

CASO A: *Vi invitiamo ad esaminare la misura statale di seguito descritta e a stabilire: se si tratta di un aiuto di Stato e, in caso di risposta affermativa, se essa debba essere previamente notificata alla Commissione europea e possa essere dichiarata compatibile con il mercato interno o necessiti a tal fine di integrazioni e/o modifiche.*

Uno Stato membro intende concedere sovvenzioni alle compagnie aeree che avvieranno nuove rotte di trasporto passeggeri dagli aeroporti di un suo arcipelago di isole a quelli situati nell'UE e in taluni Paesi terzi e viceversa. Le isole in questione, ciascuna delle quali dispone di un solo aeroporto, costituiscono zone assistite ai sensi della mappa degli aiuti regionali.

La misura mira principalmente a favorire lo sviluppo del turismo nelle isole, in modo da aumentare l'occupazione e la crescita economica dell'area. Inoltre, la misura consentirà di migliorare i collegamenti delle isole con la restante parte del territorio nazionale.

Le sovvenzioni potranno coprire fino al 50% delle tasse aeroportuali dovute sulle nuove rotte aeree. Per attuare la misura, lo Stato ha stanziato la somma complessiva di 10 milioni di euro, da ripartire in cinque anni.

Le sovvenzioni saranno concesse per tre anni alle compagnie aeree di qualsiasi dimensione e nazionalità, selezionate mediante gara pubblica. Il bando di gara specificherà quali rotte dovranno essere servite e con quali modalità (es. numero delle nuove rotte, frequenza minima dei voli nei vari periodi dell'anno e numero minimo di passeggeri per ogni rotta, data di avvio delle nuove rotte), nonché i requisiti tecnico-professionali previsti dalla normativa che disciplina il servizio di trasporto aereo passeggeri. Saranno preferite le offerte che prevedano prezzi di biglietti più bassi e siano corredate da un solido *business plan* da cui risulti che, entro tre anni, si otterranno ricavi in grado di coprire i costi del servizio di trasporto offerto sulle nuove rotte, oltre ad un margine di utile in linea con quello ottenuto in media sul mercato per collegamenti analoghi.

Per "nuove" rotte si intende quelle attualmente non presenti, ad esclusione, quindi, del mero aumento del numero di voli o delle dimensioni degli aerei su rotte già servite.

Per identificare le rotte da sovvenzionare, è stata svolta un'indagine presso le compagnie aeree che servono rotte di trasporto passeggeri da e verso le isole in questione, da cui è emerso che nessuna di tali compagnie avrebbe inaugurato ulteriori rotte in mancanza di sostegno pubblico.

CASO B: Vi invitiamo ad esaminare la misura statale di seguito descritta e a stabilire: se si tratta di un aiuto di Stato e, in caso di risposta affermativa, se essa debba essere previamente notificata alla Commissione europea e possa essere dichiarata compatibile con il mercato interno o necessiti a tal fine di integrazioni e/o modifiche.

Uno Stato membro intende sostenere finanziariamente l'ammodernamento dell'unico aeroporto, tra quelli situati nella parte meridionale del suo territorio, in cui si effettuano voli internazionali. Tale aeroporto appartiene ed è gestito da una società a partecipazione pubblica.

In particolare, il progetto (da realizzare al massimo in sei anni) consiste nella ricostruzione della pista di atterraggio principale (es. sistemi di drenaggio, pavimentazione stradale, strumenti di controllo e di precisione), nell'ampliamento dei piazzali e delle vie di rullaggio e nella creazione di un nuovo terminal, nonché di un sito per stoccaggio del carburante, impianti di gestione dei rifiuti e sottostazioni elettriche.

Il costo complessivo ammonta a 200 milioni di euro, di cui una parte, pari a circa 145 milioni, sarà sovvenzionata dallo Stato, mentre la restante parte sarà finanziata con risorse proprie dell'aeroporto.

In base ad un'analisi delle proiezioni economiche, l'ammontare dei ricavi derivanti dall'aumento di voli (specialmente internazionali) a seguito dell'ammodernamento dell'aeroporto sarà inferiore ai costi dell'investimento. Il finanziamento pubblico si limiterà a colmare questa differenza.

Lo scopo della misura è quello di migliorare la sicurezza e l'efficienza dei servizi offerti dall'aeroporto per consentire l'aumento dei voli internazionali, di cui si registra una domanda crescente che non sarebbe possibile soddisfare con le infrastrutture attuali dell'aeroporto.

Aggiungasi che i collegamenti ferroviari consentono a persone provenienti da Stati confinanti di raggiungere l'area in cui sorge l'aeroporto in non meno di un giorno.

Il numero di passeggeri che transitano attualmente nell'aeroporto è, in media, di circa 1,5 milioni all'anno, ma – secondo il *business plan* dell'aeroporto – è destinato a salire in linea con le prospettive di sviluppo economico dell'area circostante e, in caso di attuazione del progetto di ammodernamento, dovrebbe ammontare a circa 3,5 milioni.

CASO C: Vi invitiamo ad esaminare la misura statale di seguito descritta e a stabilire: se si tratta di un aiuto di Stato e, in caso di risposta affermativa, se essa debba essere previamente notificata alla Commissione europea e possa essere dichiarata compatibile con il mercato interno o necessiti a tal fine di integrazioni e/o modifiche.

Uno Stato membro intende compensare l'80% dei costi di funzionamento di un aeroporto di ridotte dimensioni, gestito da un soggetto pubblico, per un periodo di tre anni. L'ammontare del finanziamento pubblico, pari a 2,5 milioni di euro, è determinato in base alle perdite registrate negli ultimi cinque anni.

Da un *business plan* risulta che l'aeroporto è destinato a registrare delle perdite, a causa del ridotto numero di passeggeri (circa 100.000 passeggeri all'anno), a fronte di una capacità di 300.000. Senza l'intervento pubblico, l'aeroporto dovrà cessare ogni attività tra due anni al massimo. Ciò pregiudicherebbe lo sviluppo economico della regione in cui è situato, atteso che gli aeroporti civili più vicini a quello considerato si trovano a non meno di 200 km di distanza e non vi sono mezzi alternativi di trasporto comparabili in termini di prezzo e di velocità.

Nell'aeroporto non sono attualmente presenti voli di linea, ma solo voli *charter* nei periodi di maggiore afflusso di turisti. Grazie al risparmio di una parte dei costi di funzionamento, il gestore dell'aeroporto potrà adottare delle misure volte ad agevolare le compagnie aeree che si impegneranno ad operare voli di linea tra l'aeroporto e le principali città europee.

La misura mira ad assicurare il funzionamento continuo dell'aeroporto in questione, in previsione del fatto che – parallelamente allo sviluppo economico della regione interessata – aumenterà progressivamente il numero di passeggeri in partenza e in arrivo nell'aeroporto e, conseguentemente, le entrate di quest'ultimo saranno sufficienti a coprire i costi di esercizio.