

GAZZETTA  UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA

Roma - Lunedì, 11 luglio 2016

SI PUBBLICA
IL LUNEDÌ E IL GIOVEDÌ

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 691 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

UNIONE EUROPEA

S O M M A R I O

REGOLAMENTI, DECISIONI E DIRETTIVE

Decisione (UE) 2016/788 della Commissione, dal 1° ottobre 2014, relativa all'aiuto di Stato SA.32833 (11/C) (ex 11/NN) cui la Germania ha dato esecuzione riguardante le modalità di finanziamento dell'aeroporto di Francoforte-Hahn poste in essere dal 2009 al 2011 [notificata con il numero C(2014) 6850] (16CE1388)..... Pag. 1

Decisione (UE) 2016/789 della Commissione, dal 1° ottobre 2014, relativa all'aiuto di Stato SA.21121 (C29/08) (ex NN 54/07) cui la Germania ha dato esecuzione riguardante il finanziamento dell'aeroporto di Francoforte Hahn e i rapporti finanziari tra l'aeroporto e Ryanair [notificata con il numero C(2014) 6853] (16CE1389)..... Pag. 46

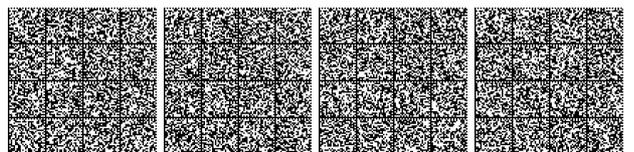
Decisione delegata (UE) 2016/790 della Commissione, del 13 gennaio 2016, che modifica l'allegato V della direttiva 2005/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i titoli di formazione e le denominazioni delle formazioni [notificata con il numero C(2016) 1] (16CE1390)..... Pag. 135

Publicati nel n. L 134 del 24 maggio 2016



AVVERTENZA

Le indicazioni contenute nelle note dei provvedimenti qui pubblicati si riferiscono alla «Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee».



REGOLAMENTI, DECISIONI E DIRETTIVE

DECISIONE (UE) 2016/788 DELLA COMMISSIONE

dal 1° ottobre 2014

relativa all'aiuto di Stato SA.32833 (11/C) (ex 11/NN) cui la Germania ha dato esecuzione riguardante le modalità di finanziamento dell'aeroporto di Francoforte-Hahn poste in essere dal 2009 al 2011

[notificata con il numero C(2014) 6850]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma ⁽¹⁾,

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

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente alle suddette disposizioni ⁽²⁾ e viste le osservazioni trasmesse,

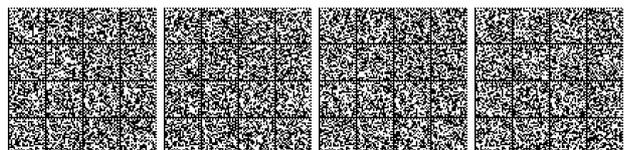
considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera del 17 giugno 2008, la Commissione ha comunicato alla Germania la propria intenzione di avviare il procedimento in base all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato relativamente al finanziamento di Flughafen Frankfurt Hahn GmbH (di seguito «FFHG»), il gestore dell'aeroporto di Francoforte-Hahn, e alle sue relazioni finanziarie con Ryanair. Il procedimento di indagine formale è stato registrato con il numero SA.21121 (C 29/08).
- (2) Con lettera del 4 marzo 2011, Deutsche Lufthansa AG (di seguito «Lufthansa») ha presentato un complemento di informazione riguardante il procedimento di indagine formale in corso nel caso SA.21121 (C 29/08), asserendo la concessione di nuove misure di aiuto di Stato a favore di FFHG.
- (3) Con lettera del 18 marzo 2011, la Commissione ha trasmesso alle autorità tedesche la documentazione presentata da Lufthansa, invitandole a presentare un complemento di informazione sulle presunte nuove misure

⁽¹⁾ Con effetto dal 1° dicembre 2009, gli articoli 87 e 88 del trattato CE sono divenuti rispettivamente articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (in prosieguo il «trattato»). Le due serie di disposizioni sono sostanzialmente identiche. Ai fini della presente decisione i riferimenti agli articoli 107 e 108 del trattato sono da intendersi, se del caso, come riferimenti agli articoli 87 e 88 del trattato CE. Il trattato ha anche introdotto talune modifiche terminologiche, quali la sostituzione di «Comunità» con «Unione» e di «mercato comune» con «mercato interno». In tutta la presente decisione, viene utilizzata la terminologia del trattato.

⁽²⁾ GU C 216 del 21.7.2012, pag. 1.



di aiuti di Stato. Con lettera del 5 aprile 2011, la Germania ha chiesto una proroga della scadenza al 15 luglio 2011 per la presentazione delle suddette informazioni. Con lettera dell'11 aprile 2011, la Commissione ha concesso una proroga della scadenza al 18 maggio 2011 per alcuni dei quesiti e al 31 maggio 2011 per i restanti quesiti. La Germania ha replicato con le lettere datate 19 maggio 2011 e 23 maggio 2011.

- (4) Tuttavia, le suddette risposte erano incomplete. Pertanto, con lettera datata 6 giugno 2011, la Commissione ha inviato un sollecito ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio ⁽⁵⁾. La Germania ha risposto in data 14 giugno 2011 e 16 giugno 2011.
- (5) Con lettera del 13 luglio 2011, la Commissione ha comunicato alla Germania la sua intenzione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2 del trattato relativamente all'apertura della linea di credito concessa a FFGH dal *cash-pool* (sistema centralizzato di gestione dei flussi finanziari) del Land Renania-Palatinato, al prestito erogato da Investitions- und Strukturbank del Land Renania-Palatinato (di seguito «ISB»), e in merito alla garanzia prestata dal Land Renania-Palatinato a favore di FFHG per il prestito ISB (di seguito «la decisione di avvio»). Il procedimento di indagine formale relativo a questi aspetti è stato registrato con il numero SA.32833 (11/C).
- (6) Con lettera del 22 luglio 2011, la Germania ha chiesto una proroga della scadenza per la presentazione delle proprie osservazioni sulla decisione di avvio, che è stata concessa dalla Commissione il 26 luglio 2011. Il 31 agosto 2011, la Commissione ha ricevuto le osservazioni della Germania sulla decisione di avvio.
- (7) Con lettera del 22 dicembre 2011, la Commissione ha invitato la Germania a trasmettere un complemento di informazione. Con lettera del 18 gennaio 2012, la Germania ha chiesto una proroga della scadenza per la presentazione delle proprie osservazioni, che è stata concessa dalla Commissione nella medesima data. Con lettera del 22 febbraio 2012, la Germania ha replicato alla richiesta di complementi di informazione del 22 dicembre 2011.
- (8) La decisione di avvio è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽⁴⁾ il 21 luglio 2012. La Commissione ha invitato le parti interessate a presentare osservazioni in merito alle misure in questione entro un mese dalla data di pubblicazione.
- (9) Con lettera del 4 settembre 2012, la Commissione ha ricevuto una missiva da parte di terzi interessati, ovvero il Land Renania-Palatinato, che la Commissione ha trasmesso alla Germania in data 7 settembre 2012. La Germania ha ottenuto un mese per presentare le proprie osservazioni in merito. La Germania non ha trasmesso alcuna osservazione.
- (10) Con lettera datata 10 aprile 2013, la Commissione ha chiesto alla Germania un complemento di informazione. La Germania ha replicato il 17 giugno 2013.
- (11) Il 25 febbraio 2014, la Commissione ha informato la Germania di aver adottato gli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione ⁽⁵⁾ il 20 febbraio 2014, del fatto che tali orientamenti sarebbero stati applicabili al caso in oggetto a far data dalla loro pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, e ha invitato la Germania a presentare le proprie osservazioni sugli orientamenti e la loro applicazione entro 20 giorni lavorativi dalla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.
- (12) Gli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione sono stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* il 4 aprile 2014 e hanno sostituito gli orientamenti del 1994 per il settore dell'aviazione ⁽⁶⁾ e gli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione ⁽⁷⁾.
- (13) Il 15 aprile 2014 è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* una comunicazione in cui si invitavano gli Stati membri e i soggetti interessati a trasmettere, entro un mese dalla data di pubblicazione ⁽⁸⁾, le proprie osservazioni in merito all'applicazione al presente caso degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione. Lufthansa e Transport & Environment hanno trasmesso le proprie osservazioni. Con lettera datata 21 agosto 2014, la Commissione ha trasmesso alla Germania le suddette osservazioni. Con lettera datata 29 agosto 2014, la Germania ha comunicato alla Commissione di non avere alcuna osservazione al riguardo.

⁽⁵⁾ Regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1).

⁽⁴⁾ Cfr. nota a piè di pagina 2.

⁽⁶⁾ Comunicazione della Commissione — Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (GU C 99 del 4.4.2014, pag. 3).

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ GU C 113 del 15.4.2014, pag. 30.



- (14) Con lettere del 23 marzo 2014 e 4 aprile 2014, la Commissione ha chiesto alla Germania un complemento di informazione. La Germania ha risposto con lettere datate 17 aprile 2014, 24 aprile 2014 e 9 maggio 2014.
- (15) Con lettera del 17 giugno 2014, la Germania ha comunicato alla Commissione il suo consenso all'adozione, in via eccezionale, della presente decisione in lingua inglese.

2. CONTESTO DELL'INDAGINE

2.1. Conversione dell'aeroporto e assetto proprietario

- (16) L'aeroporto di Francoforte-Hahn è situato nel Land Renania-Palatinato, circa 120 km a ovest della città di Francoforte sul Meno. Fino al 1992, l'aeroporto di Francoforte-Hahn era una base militare degli Stati Uniti. Successivamente è stato convertito in aeroporto civile. Esso è titolare di una licenza di esercizio che gli consente di operare 24 ore su 24.
- (17) *Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG* (di seguito «Holding Hahn»), partenariato pubblico-privato fra *Wayss & Freytag* e il Land Renania-Palatinato, ha acquisito dalla Germania la proprietà dell'infrastruttura dell'aeroporto di Francoforte-Hahn il 1° aprile 1995. Tra il 1995 e il 1998, il suddetto partenariato pubblico-privato ha sviluppato l'aeroporto con l'intento di farne un'area industriale e commerciale. Stando alle autorità tedesche, quando il partenariato fra *Wayss & Freytag* e il Land Renania-Palatinato non ha avuto esito positivo, il 1° gennaio 1998, *Flughafen Frankfurt/Main GmbH* (di seguito «Fraport») (*) ha avviato la sua partecipazione al progetto e infine è subentrata nella gestione dell'aeroporto.
- (18) Fraport ha acquisito il 64,90 % delle azioni del gestore *Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen* (FFHG) al prezzo di [...] (€). Una parte del prezzo di acquisto [...] EUR era dovuta al 31 dicembre 2007 e soggetta a determinate condizioni (10). Nell'agosto 1999, Fraport ha acquisito il 73,37 % delle azioni di Holding Hahn e il 74,90 % delle azioni del socio accomandatario *Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH* al prezzo di [...] EUR. In tal modo Fraport è diventata a tutti gli effetti il nuovo socio del Land Renania-Palatinato.
- (19) L'attenzione di Fraport per l'aeroporto di Francoforte-Hahn era tesa a sviluppare sistematicamente le attività di traffico passeggeri e merci dell'aeroporto. In questo contesto, Fraport è stata una delle prime imprese ad applicare un modello aziendale volto in particolare ad attrarre compagnie aeree low cost. Su tale base, Fraport si è impegnata a concludere un nuovo contratto di trasferimento dei risultati con Holding Hahn al momento della conversione di quest'ultima in società a responsabilità limitata ai sensi del diritto tedesco (*Gesellschaft mit beschränkter Haftung, GmbH*). La conversione e la stipula del contratto hanno avuto luogo il 24 novembre 2000.
- (20) Successivamente, Holding Hahn e FFHG si sono fuse per costituire la *Flughafen Hahn GmbH*. Il Land Renania-Palatinato deteneva il 26,93 % e Fraport il 73,07 % delle quote della nuova società. Nel 2001 i due azionisti, Fraport e il Land Renania-Palatinato, hanno effettuato nuovi conferimenti di capitale nella società FFHG.
- (21) Fino all'11 giugno 2001, il 100 % delle azioni di Fraport era detenuto da azionisti pubblici (11). L'11 giugno, Fraport è stata quotata in borsa e il 29,71 % delle sue azioni è stato ceduto ad azionisti privati, mentre il restante 70,29 % delle azioni è rimasto di proprietà di azionisti pubblici.
- (22) Nel novembre 2002, il Land Renania-Palatinato, il Land Assia, Fraport e FFHG hanno concluso un accordo per l'ulteriore sviluppo dell'aeroporto di Francoforte-Hahn, il quale prevedeva un secondo aumento di capitale sociale. In tale occasione, il Land Assia è entrato a far parte di FFHG come terzo azionista. Fraport quindi deteneva il 65 % delle azioni e il Land Assia e il Land Renania-Palatinato detenevano ciascuno il 17,5 %. Tale assetto proprietario è rimasto invariato fino al 2009, quando Fraport ha venduto l'intero pacchetto azionario al Land Renania-Palatinato, che da allora detiene una quota di maggioranza pari all'82,5 %. Il restante 17,5 % è sempre detenuto dal Land Assia.

(*) Di seguito nella presente decisione il termine «Fraport» è usato per indicare sia «FAG» prima del cambio di ragione sociale, sia la denominazione successiva di «Fraport AG».

(€) Informazioni riservate.

(10) Ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 3, del contratto di acquisto, tale importo avrebbe potuto essere ridotto, qualora i costi sostenuti da FFHG per le protezioni antirumore avessero superato una certa soglia.

(11) Il Land Assia deteneva il 45,24 % delle azioni Fraport, Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (detenuta al 100 % dal Comune di Francoforte sul Meno) possedeva il 28,89 % e la Repubblica federale di Germania deteneva il 25,87 %.



2.2. Sviluppo del traffico passeggeri, del traffico merci e aeroporti situati nelle vicinanze

- (23) Il traffico passeggeri nell'aeroporto di Francoforte-Hahn è passato dalle 29 289 unità nel 1998 a 4 milioni nel 2007, per poi attestarsi su 2,7 milioni di passeggeri nel 2013 (cfr. tabella 1). L'aeroporto attualmente è servito da Ryanair ⁽¹²⁾, Wizz Air ⁽¹³⁾ e altre compagnie aeree. La quota di passeggeri Ryanair ammonta a circa [80-100 %].

Tabella 1

Sviluppo del traffico passeggeri nell'aeroporto di Francoforte-Hahn dal 1998 al 2013

Anno	Numero di passeggeri	Numero di passeggeri Ryanair
1998	29 289	0
1999	140 706	89 129
2000	380 284	318 664
2001	447 142	397 593
2002	1 457 527	1 231 790
2003	2 431 783	2 341 784
2004	2 760 379	2 668 713
2005	3 079 528	2 856 109
2006	3 705 088	3 319 772
2007	4 015 155	3 808 062
2008	3 940 585	3 821 850
2009	3 793 958	3 682 050
2010	3 493 629	[2 794 903 — 3 493 629]
2011	2 894 363	[2 315 490 — 2 894 363]
2012	2 791 185	[2 232 948 — 2 791 185]
2013	2 667 529	[2 134 023 — 2 667 529]

⁽¹²⁾ Ryanair è una compagnia aerea irlandese membro della European Low Fares Airlines Association (Associazione delle compagnie aeree europee a basso costo). L'attività della compagnia aerea è legata agli aeroporti secondari regionali. Attualmente, la compagnia aerea opera su circa 160 destinazioni europee. Ryanair ha una flotta omogenea costituita da aeromobili del tipo Boeing 737-800 con 189 posti.

⁽¹³⁾ Wizz Air è una compagnia aerea ungherese membro della European Low Fares Airlines Association (Associazione delle compagnie aeree europee a basso costo). Il gruppo Wizz Air è costituito da tre società, ovvero Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria e Wizz Air Ukraine. L'attività della compagnia aerea è legata agli aeroporti secondari regionali. Attualmente, la compagnia aerea opera su circa 150 destinazioni europee. Wizz Air ha una flotta omogenea costituita da aeromobili del tipo Airbus A 320 con 180 posti.



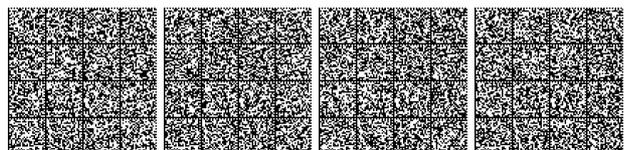
- (24) L'aeroporto di Francoforte-Hahn ha registrato altresì una notevole crescita nel traffico merci. Il trasporto aereo di merci in questo aeroporto è passato da 16 020 tonnellate nel 1998 a 286 416 tonnellate nel 2011, per poi decrescere nuovamente nel 2013 e attestarsi su 152 503 tonnellate (cfr. tabella 2). Le spedizioni totali movimentate nell'aeroporto, ivi comprese quelle effettuate da spedizionieri, sono state pari a 446 608 tonnellate nel 2013.

Tabella 2

Sviluppo del traffico merci nell'aeroporto di Francoforte-Hahn dal 1998 al 2010

Anno	Totale traffico merci (in t)	Totale traffico merci compresi gli spedizionieri (in t)
1998	16 020	134 920
1999	43 676	168 437
2000	75 547	191 001
2001	25 053	133 743
2002	23 736	138 131
2003	37 065	158 873
2004	66 097	191 117
2005	107 305	228 921
2006	123 165	266 174
2007	125 049	289 404
2008	179 375	338 490
2009	174 664	322 170
2010	228 547	466 429
2011	286 416	565 344
2012	207 520	503 995
2013	152 503	446 608

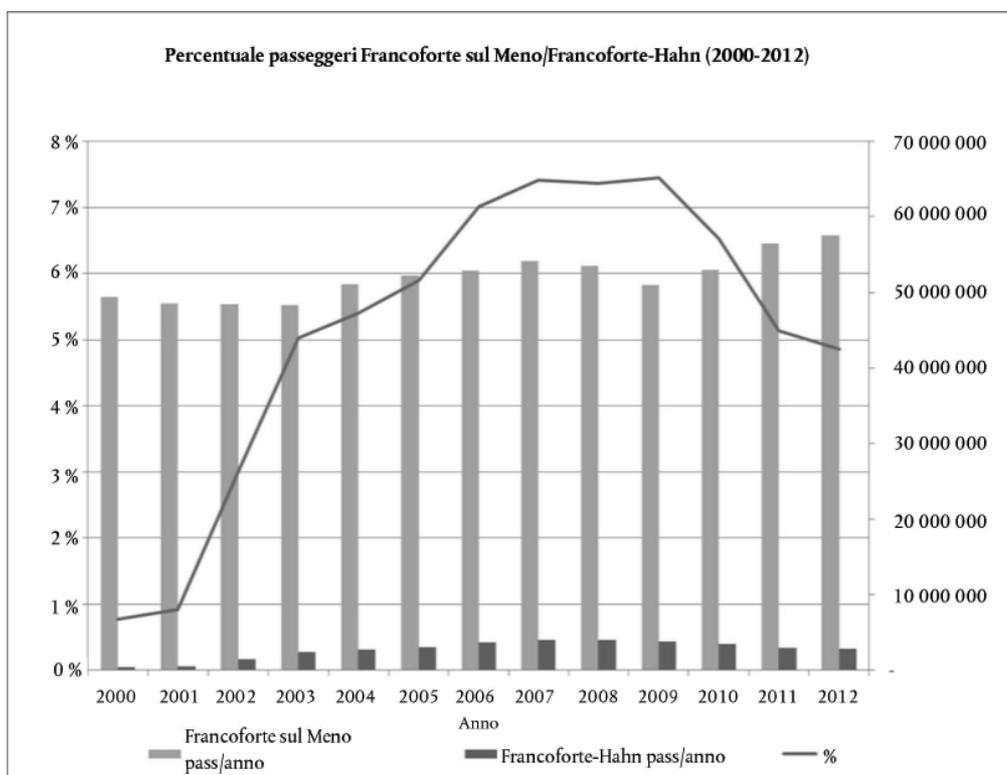
- (25) I seguenti aeroporti sono situati in prossimità dell'aeroporto di Francoforte-Hahn.
- i) Aeroporto di Francoforte sul Meno (~115 chilometri dall'aeroporto di Francoforte-Hahn, ~1 ora e 15 minuti di percorrenza in automobile): è un *hub* aeroportuale internazionale con un'ampia varietà di destinazioni che spaziano dalle rotte a breve raggio a quelle a lungo raggio. È servito principalmente da una rete di vettori che offrono il traffico di voli in coincidenza, sebbene fornisca anche collegamenti diretti e voli charter. Oltre al traffico passeggeri (circa 58 milioni di persone nel 2013), l'aeroporto di Francoforte sul Meno gestisce anche il traffico merci (circa 2 milioni di tonnellate nel 2013). La Figura 1 illustra lo sviluppo del traffico aereo negli aeroporti di Francoforte sul Meno e Francoforte-Hahn nel periodo dal 2000 al 2012.



- ii) Aeroporto di Lussemburgo (~111 chilometri dall'aeroporto di Francoforte-Hahn, ~1 ora e 30 minuti di percorrenza in automobile): è un aeroporto internazionale con un'ampia varietà di destinazioni. Oltre al traffico passeggeri (circa 2,2 milioni di persone), nel 2013 ha anche registrato un traffico merci pari a 673 500 tonnellate.
- iii) Aeroporto di Zweibrücken, (~128 chilometri dall'aeroporto di Francoforte-Hahn, ~1 ora e 35 minuti di percorrenza in automobile).
- iv) Aeroporto di Saarbrücken, (~128 chilometri dall'aeroporto di Francoforte-Hahn, ~1 ora e 35 minuti di percorrenza in automobile).
- v) Aeroporto di Colonia/Bonn, (~175 chilometri dall'aeroporto di Francoforte-Hahn, ~1 ora e 44 minuti di percorrenza in automobile).

Figura 1

Sviluppo del traffico aereo negli aeroporti di Francoforte sul Meno e Francoforte-Hahn nel periodo dal 2000 al 2012.



2.3. Risultati finanziari degli aeroporti e panoramica degli investimenti effettuati

(26) La tabella 3 fornisce una panoramica degli investimenti effettuati da FFHG dal 2001 al 2012, per un totale di circa 216 milioni di EUR.

Tabella 3

Panoramica degli investimenti effettuati dal 2001 al 2012

In 1 000 EUR	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Totale 2001-2012
Investimenti in infrastrutture e attrezzature													
Acquisizione di immobilizzazioni incl. trasferimenti	3 174,00	6 488		2 994	4 284	3 086	8 613	593		[...]			
Terreni		2 519	3 310					251					
Terminal			3 850		3 222								
Terminal merci													
Edificio uso uffici								2 428					
Altri investimenti infrastrutturali			10 194	1 152			13 275						
Piazzale	1 008,30	5 684			3 394		10 224	2 848					
Altre infrastrutture	1 502,20	3 848	2 071	2 692	3 911	1 761	1 558	2 608	384				
Beni immateriali (ad es., TI)	6,1	14,50	28	219	487	45	170	121	20				7 108
Attrezzature	8 208,89	1 097,09	12 308,42	1 814,00	2 294,54	20 232	7 550	3 823	359				75 550
Totale	13 899	19 650	31 761	8 871	17 592	25 123	41 390	12 673	763	17 289	19 346	7 930	216 287



(27) La tabella 4 fornisce una panoramica dei risultati finanziari d'esercizio di FFHG dal 2001 al 2012.

Tabella 4

Risultati finanziari d'esercizio di FFHG dal 2001 al 2012

In 1 000 EUR	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Conto Profitti e Perdite												
Ricavi	10 077,61	14 908,11	22 574,22	29 564,18	36 859,08	43 479,85	41 296,34	45 383,60	42 036,70	43 281,58	43 658,38	40 983,45
Ricavi diversi (compresi compensazione di oneri di competenza pubblica e vendita di terreni)	7 771,31	5 514,63	3 686,87	3 039,35	3 618,93	6 097,29	5 436,58	4 858,16	11 540,36	14 554,55	9 313,99	21 390,92
Ricavi Totali	17 848,92	20 422,75	26 261,09	32 603,53	40 478,01	49 577,14	46 732,92	50 241,76	53 577,06	57 836,14	52 972,37	62 374,37
Costi dei materiali	-7 092,39	-10 211,13	-12 560,46	-14 601,17	-17 895,97	-24 062,81	-22 491,85	-25 133,61	-24 979,59	-27 650,17	-20 017,99	-21 871,65
Costi del personale	-9 185,12	-9 672,37	-10 734,62	-11 217,21	-12 101,84	-13 337,28	-14 433,17	-15 758,34	-15 883,08	-17 893,60	-18 228,23	-18 349,10
Costi diversi (compreso il marketing)	-5 692,81	-11 434,31	-10 521,27	-11 454,36	-14 058,15	-12 885,28	-9 897,46	-9 630,21	-7 796,81	-8 029,40	-6 760,92	-6 643,00
EBITDA	-4 121,41	-10 895,06	-7 555,27	-4 669,21	-3 577,94	-708,22	-89,56	-280,39	-4 917,58	-4 262,96	-7 965,23	-15 510,62
EBITDA (esclusi i ricavi diversi)	-11 892,72	-16 409,69	-11 242,13	-7 708,56	-7 196,87	-6 805,51	-5 526,13	-5 138,56	-6 622,78	-10 291,59	-1 348,76	-5 880,30
Ammortamento	-5 325,63	-5 674,68	-6 045,39	-7 699,33	-7 973,46	-10 527,90	-10 191,89	-11 855,19	-12 482,28	-11 827,19	-13 297,31	-12 733,48
Risultati finanziari (interessi attivi - interessi passivi)	-2 896,64	-3 013,42	-4 006,57	-4 105,53	-4 548,42	-4 588,16	-5 235,30	-5 693,02	-4 915,39	-2 778,06	-5 063,04	-8 177,54
Ricavi o costi straordinari	-431,54	-206,00	-10,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-272,55	0,00	0,00
Tasse	-580,13	-204,74	-215,18	-323,82	-228,44	-242,33	-245,00	-238,66	-257,45	-240,85	-231,03	-277,52
Ripianamento delle perdite da parte di Fraport mediante contratto di trasferimento di profitti e perdite	13 355,35	19 993,90	17 832,87	16 797,89	16 328,26	16 066,61	15 761,75	18 067,26	5 621,37	0,00	0,00	0,00
Risultato d'esercizio (utile/perdita)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-7 114,17	-10 855,69	-10 626,14	-5 677,92

3. DESCRIZIONE DEI FATTI E MOTIVI DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO

- (28) La decisione di avvio riguarda le modalità di finanziamento poste in essere dal 2009 al 2011 e ha sollevato le seguenti questioni:
- i) in primo luogo, se la linea di credito concessa tramite il *cash-pool* del Land Renania-Palatinato sia stata concessa a condizioni di mercato e quindi non costituisca un aiuto di Stato, oppure, in caso costituisca un aiuto di Stato, se tale aiuto possa essere considerato compatibile con il mercato interno;
 - ii) in secondo luogo, se i prestiti erogati da ISB a favore di FFHG, e la sottesa garanzia prestata a loro favore dal Land Renania-Palatinato, siano stati concessi a condizioni di mercato e quindi non costituiscano un aiuto di Stato, oppure, in caso costituiscano un aiuto di Stato, se tale aiuto possa essere considerato compatibile con il mercato interno.

3.1. Linea di credito concessa dal *cash-pool* del Land Renania-Palatinato

- (29) Dal 19 febbraio 2009, FFHG è inserita nel *cash-pool* del Land Renania-Palatinato, il cui obiettivo è ottimizzare l'uso della liquidità nelle diverse holding, fondazioni e imprese pubbliche del Land.
- (30) La partecipazione delle varie imprese e fondazioni al *cash-pool* si basa su un protocollo d'intesa fra l'impresa/fondazione interessata e il ministero delle Finanze del Land Renania-Palatinato. Nel caso in cui, all'interno del *cash-pool* la domanda di liquidità ecceda i fondi disponibili, la carenza di liquidità è finanziata a breve termine sul mercato dei capitali.
- (31) L'attuale linea di credito aperta a favore di FFHG nel *cash-pool* del Land Renania-Palatinato è di 45 milioni di EUR. Alla data del 25 marzo 2013, FFHG aveva utilizzato il 100 % (45 milioni di EUR) della propria linea di credito.

3.2. Rifinanziamento dei prestiti di FFHG da parte di Investitions- und Strukturbank del Land Renania-Palatinato

- (32) Dopo che il Land Renania-Palatinato è diventato azionista di maggioranza di FFGH, i prestiti a lungo termine concessi a FFGH sono stati rifinanziati da ISB nel 2009. Tre dei suddetti prestiti, ovvero i prestiti numero 1, 3 e 4 (cfr. la tabella 5) sono stati concessi a un tasso di interesse fisso per l'intera durata dei rispettivi finanziamenti, mentre i prestiti numero 2 e 5 prevedevano un tasso di interesse variabile. La tabella 5 riassume le condizioni dei prestiti erogati da ISB.

Tabella 5

Prestiti erogati da ISB a FFHG

N.	Banca	Importo del prestito in milioni di EUR	Durata	Tasso d'interesse	Interesse swap
1	ISB	18,4	[circa 8 anni]	[> 3 %; < 4,5 %]	
2	ISB	20,0	[circa 5 anni]	[< 12] EURIBOR a un mese più [< 1 %]	[...]
3	ISB	2,5	[circa 2 anni]	[> 3 %; < 4,5 %]	



N.	Banca	Importo del prestito in milioni di EUR	Durata	Tasso d'interesse	Interesse swap
4	ISB	25,9	[circa 7 anni]	[> 3 %; < 4,5 %]	
5	ISB	6,8	[circa 3 anni]	[< 12] EURIBOR a un mese più [< 1 %]	[...]

- (33) FFHG ha inoltre stipulato due contratti di tasso d'interesse swap con IKB Corporate Lab. I suddetti contratti fungono da copertura per le oscillazioni della parte variabile del tasso d'interesse dei prestiti numero 2 e 5 (cfr. tabella 5), ovvero, rispettivamente l'EURIBOR a 6 e a 3 mesi. I contratti swap risalgono al 2004 e al 2005 (in relazione ai prestiti erogati all'epoca, che sono stati sostituiti dall'attuale rifinanziamento).
- (34) Le condizioni di rimborso dei vari prestiti erogati da ISB sono diverse fra loro. I prestiti numero 1, 3, 4 e 5 sono prestiti con piano di ammortamento, mentre il prestito numero 2 prevede il rimborso in un'unica soluzione alla scadenza. La tabella 6 presenta in sintesi le condizioni di rimborso di detti prestiti.

Tabella 6

Condizioni di rimborso dei prestiti ISB

N.	Banca	Importo del prestito in milioni di EUR	Condizioni di rimborso/scadenza
1	ISB	18,4	Rimborso semestrale il 30 giugno e il 30 dicembre di ogni anno, ultima rata del rimborso con scadenza [...]
2	ISB	20,0	Prestito con rimborso in un'unica soluzione con scadenza [...]
3	ISB	2,5	Rimborso semestrale il 30 aprile e il 30 ottobre di ogni anno, ultima rata del rimborso con scadenza [...]
4	ISB	25,9	Rimborso semestrale il 30 giugno e il 30 dicembre di ogni anno, ultima rata del rimborso con scadenza [...]
5	ISB	6,8	Rimborso trimestrale di [...], ultima rata del rimborso con scadenza [...]

- (35) Tutti i prestiti sono garantiti al 100 % dal Land Renania-Palatinato. Per le garanzie prestate, FFHG corrisponde al garante un premio di garanzia annuo di [0,5 %-1,5 %].

3.3. Compatibilità dell'eventuale aiuto di Stato a FFHG

- (36) Nella decisione di avvio, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che, in assenza delle condizioni di compatibilità per gli aiuti al funzionamento ai sensi degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione, la linea di credito concessa dal *cash-pool* del Land Renania-Palatinato, di cui alla sezione 3.1, e i prestiti e la garanzia di cui alla sezione 3.2, fossero compatibili con il mercato interno, qualora costituissero aiuti di Stato.



4. OSSERVAZIONI DELLA GERMANIA

- (37) In generale, la Germania afferma che nessuna delle due misure oggetto di indagine nel presente procedimento costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato in quanto, tenuto conto di tutte le circostanze pertinenti, non è stato conferito alcun vantaggio economico a FFHG. In subordine, qualora la Commissione ritenesse che dette misure costituiscono aiuto ai sensi del trattato, la Germania sostiene che l'aiuto sia da ritenersi compatibile con il mercato interno.

4.1. La situazione specifica dell'aeroporto di Francoforte-Hahn nel 2009

- (38) La Germania ritiene che, nel valutare le misure finanziarie in questione, si debbano prendere in considerazione la situazione particolare dell'aeroporto e il contesto nel quale si inseriscono le misure finanziarie di cui trattasi. A tale proposito la Germania ha fatto riferimento a tre circostanze.
- (39) In primo luogo, con riferimento al contesto in cui si inseriscono le misure, la Germania ha sottolineato che FFHG ha finanziato la maggior parte dei suoi investimenti, sia durante che dopo la trasformazione dell'aeroporto da struttura militare a struttura commerciale, facendo ricorso a prestiti. Stando alla Germania, FFHG, a differenza di altri aeroporti, aveva quindi una ingente quantità di obblighi finanziari a lungo termine.
- (40) In secondo luogo, la Germania ha sostenuto che il rifinanziamento dei prestiti di FFHG fosse inevitabile, poiché Fraport aveva ceduto le proprie azioni al Land Renania-Palatinato il 1° gennaio 2009. Prima della vendita, un contratto di trasferimento dei risultati (di seguito «*Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*», PLTA) obbligava Fraport a garantire il finanziamento dei debiti a lungo termine di FFHG e a coprirne le eventuali perdite. La Germania ha inoltre spiegato che, avendo posto fine al suddetto PLTA dopo l'acquisizione delle quote da parte del Land Renania-Palatinato, si era reso necessario il rifinanziamento degli obblighi di FFHG. Secondo la Germania, con tali misure il Land Renania-Palatinato intendeva unicamente mantenere la situazione finanziaria di FFHG.
- (41) In terzo luogo, la Germania ha sottolineato in particolare il fatto che un'impresa privata avrebbe concesso un prestito a FFHG alle stesse condizioni del Land Renania-Palatinato e che tali condizioni sono in linea con il principio dell'investitore in economia di mercato. La Germania ha aggiunto che la Commissione dovrebbe considerare l'operazione commerciale nel suo complesso e tutte le circostanze della fattispecie, in particolare il fatto che il Land detiene gran parte delle azioni.

4.2. Natura di aiuto di Stato della linea di credito concessa dal *cash-pool* del Land Renania-Palatinato

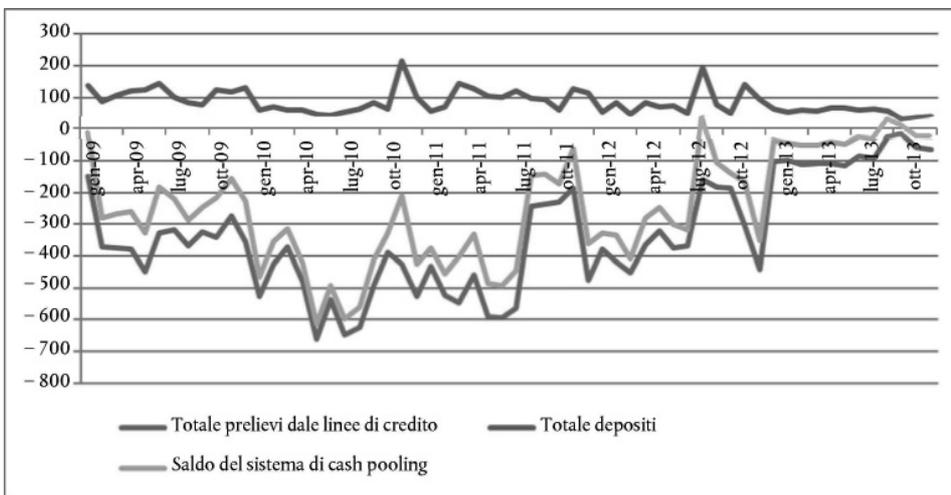
4.2.1. Finanziamento del *cash-pool*

- (42) La Germania ha affermato che il *cash-pool* è uno strumento finanziario istituito dal Land nel 2002, cui possono partecipare le istituzioni e le fondazioni del Land e tutte le imprese di diritto privato in cui il Land possiede più del 50 % delle partecipazioni. La Germania ha spiegato altresì che la gestione giornaliera del saldo del *cash-pool* è affidata alla *Landeshauptkasse* del Land.
- (43) Stando alla Germania, il *cash-pool* non è finanziato direttamente dal bilancio del Land, ma dalle eccedenze di cassa dei partecipanti. Inoltre, l'eccedenza di cassa del *cash-pool* è stata investita sul mercato dei capitali, così come il disavanzo è compensato con fondi reperiti sullo stesso mercato. Di conseguenza, la Germania sostiene che qualsiasi sostegno finanziario erogato dal *cash-pool* non sarebbe concesso mediante il ricorso a risorse di Stato e pertanto non sarebbe ad esso imputabile.
- (44) La Germania ha altresì trasmesso i dati che illustrano il bilancio complessivo del *cash-pool* (depositi delle imprese partecipanti ed erogazione delle linee di credito) come sintetizzato nella Figura 2.



Figura 2

Sviluppo complessivo del finanziamento del cash-pool del Land nel periodo 2009-2013 (in milioni di EUR)

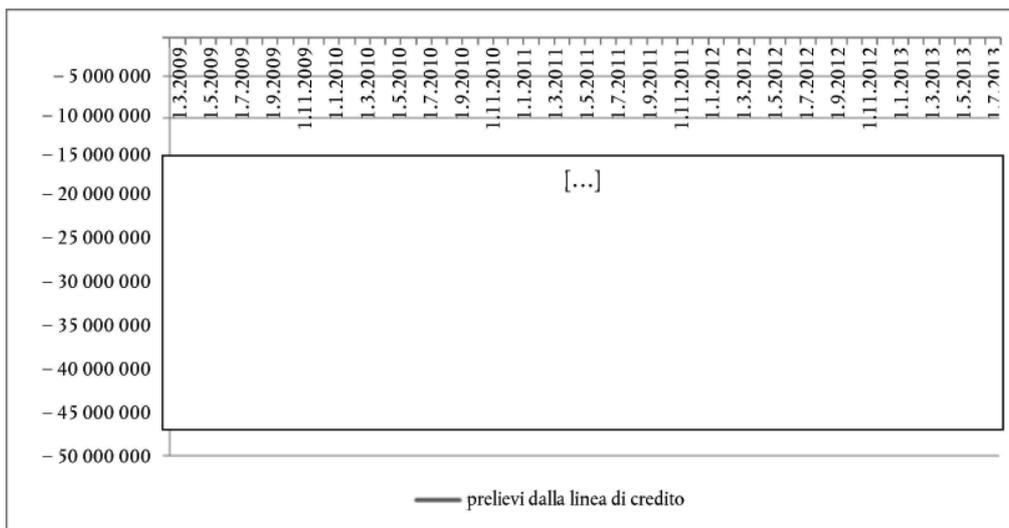


4.2.2. Vantaggio economico

- (45) La Germania sostiene che FFHG non abbia ottenuto alcun vantaggio economico ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato a seguito del suo inserimento nel cash-pool del Land. Secondo la Germania, la comunicazione relativa ai tassi di riferimento ⁽¹⁴⁾ non si dovrebbe applicare in modo rigoroso, in quanto essa non tiene conto del fatto che il Land Renania-Palatinato detiene gran parte del pacchetto azionario di FFHG.
- (46) La Germania ha precisato che sebbene la linea di credito sia stata concessa per un periodo più lungo, in linea di principio i prestiti hanno scadenza giornaliera. Pertanto, la Germania ritiene che l'erogazione della linea di credito corrisponda a un prestito a breve termine. La Figura 3 illustra l'utilizzo della linea di credito da parte di FFHG.

Figura 3

Panoramica dei prelievi effettuati da FFHG sulla linea di credito del cash-pool dal marzo 2009 ad agosto 2013 (in EUR)



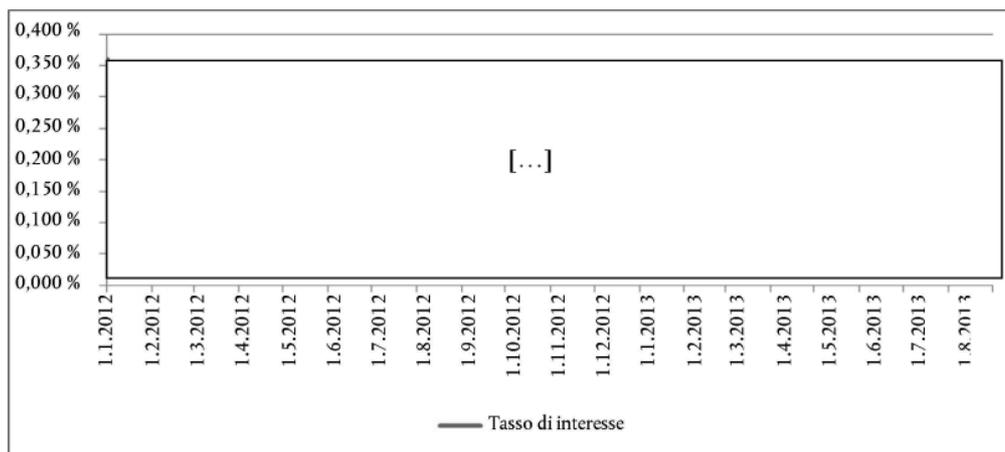
⁽¹⁴⁾ Comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione, del 12 dicembre 2007 (GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6).



- (47) Per quanto concerne la classificazione e la costituzione di garanzie per gli obblighi del *cash-pool*, la Germania ha affermato che gli obblighi di FFHG al riguardo sono classificati allo stesso livello di tutti gli altri obblighi in capo ad essa. La Germania ha precisato che sebbene non sia richiesta alcuna garanzia da parte delle imprese che beneficiano del *cash-pool*, queste sono soggette al controllo del Land che, in qualità di azionista di maggioranza di FFHG, può sempre richiedere che venga costituita una garanzia per i prestiti erogati. Inoltre, la Germania ha evidenziato che le agevolazioni del *cash-pool* sono una pratica di mercato molto comune e usuale. Secondo la Germania, l'obiettivo perseguito dal *cash-pool* è quello di compensare le liquidità tra le società di proprietà del Land.
- (48) In particolare, con riferimento all'indicazione formulata nella decisione di avvio secondo la quale in mancanza di rating il margine di rischio dovrebbe essere fissato a 1 000 punti base, la Germania è del parere che nessuna holding privata aggiungerebbe 1 000 punti base al tasso di interesse di base per un prestito concesso da un azionista a una sua controllata, qualora quest'ultima persegua gli interessi economici e strutturali della holding. La Germania ha aggiunto che il tasso di interesse applicato a FFHG corrisponde approssimativamente allo *European OverNight Index Average* (tasso medio overnight). La Figura 4 illustra il tasso di interesse applicato a FFHG per l'utilizzo della linea di credito nel 2012 e nel 2013.

Figura 4

Evoluzione del tasso di interesse applicato a FFHG per l'utilizzo del *cash-pool* nel periodo fra gennaio 2012 e agosto 2013



- (49) In relazione all'indicazione data nella decisione di avvio, secondo cui il margine di rischio sarebbe di norma fissato in base alla valutazione della probabilità di insolvenza da parte di FFHG, la Germania ha sottolineato che, inserendo FFHG nel *cash-pool*, il Land Renania-Palatinato non ha erogato un prestito a una terza parte, bensì ha offerto un prestito di azionista a una propria controllata. La Germania ha inoltre affermato che, in qualità di azionista, il Land era pienamente consapevole della probabilità di insolvenza da parte di FFHG e non aveva bisogno di una valutazione esterna, disponendo di tutte le informazioni necessarie.
- (50) La Germania ha trasmesso altresì i rating di FFHG stabiliti in base al modello di affidabilità creditizia utilizzato da Moody's⁽¹⁵⁾ per il periodo dal 2009 al 2014, come illustrato in sintesi nella tabella 7 di seguito. Stando alla Germania, questi rating sono stati elaborati sulla base dei bilanci di FFHG al 31 dicembre dell'esercizio precedente e dei piani industriali disponibili.

⁽¹⁵⁾ KMV Riskcalc Germany 3.1; questo modello è usato per effettuare una stima del rating creditizio di società non quotate sulla base dei loro dati finanziari. Il KMV RiskCalc Germany 3.1 di Moody's calcola la frequenza di insolvenza prevista (o la probabilità di insolvenza) delle imprese non quotate in Borsa sulla base dei dati di bilancio.



Tabella 7

Panoramica del merito di credito di FFHG dal 2009 al 2014

Periodo	Durata presunta ⁽¹⁾	Merito di credito individuale di FFHG (scala di rating Moody's)	Merito di credito rettificato ⁽²⁾ (scala di rating Moody's)
1° gennaio 2009 — 31 dicembre 2010	2 anni	[Ba1 — B3] ⁽³⁾	[Baa3-B2] ⁽⁴⁾
1° gennaio 2011 — 31 dicembre 2011	1 anno	[Ba1 — B3] ⁽³⁾	[Baa3-B2] ⁽⁴⁾
1° gennaio 2012 — 31 dicembre 2012	1 anno	[Ba1 — B3]	[Baa3-B2]
1° gennaio 2013 — 31 dicembre 2014	2 anni	[Ba1 — B3]	[Baa3-B2]

⁽¹⁾ Alla luce delle spiegazioni di cui al considerando 46, per la determinazione del merito di credito è stata considerata la durata a breve termine dei prestiti erogati dal cash-pool.

⁽²⁾ Considerando la struttura proprietaria.

⁽³⁾ Ciò corrisponde al rating [da BB+ a B-] sulla scala di rating Standard & Poor's. Questa categoria di rating indica che il mutuatario è [...].

⁽⁴⁾ Ciò corrisponde al rating [da BBB- a B] sulla scala di rating Standard & Poor's. Questa categoria di rating indica che il mutuatario è [...].

Fonte: Memorandum KPMG del 7 giugno 2013.

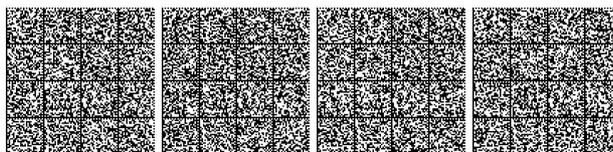
- (51) Di conseguenza, la Germania ritiene che FFHG non abbia ottenuto un vantaggio economico dal fatto di essere stata inclusa nel *cash-pool* del Land, e che pertanto l'ammissione nel *cash-pool* non costituisca aiuto di Stato.

4.3. Natura di aiuto di Stato dei prestiti e della garanzia prestata a favore di FFHG

4.3.1. Conformità dei prestiti concessi da ISB con il mercato

- (52) La Germania ritiene che FFHG non abbia ottenuto alcun vantaggio dal rifinanziamento dei prestiti ISB. Secondo la Germania, i prestiti ISB possono essere equiparati ai prestiti concessi da Nassauische Sparkasse nel 2005. Secondo la Germania, anche la costituzione di garanzia per i prestiti ISB può essere equiparata ai prestiti concessi da Nassauische Sparkasse.
- (53) La Germania ha affermato che, secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia ⁽¹⁶⁾, il concetto di aiuto vale a designare anche degli interventi che alleviano gli oneri che normalmente gravano sul bilancio di un'impresa. La Germania sostiene che non vi sia presenza di aiuto se tali oneri rimangono allo stesso livello. La Germania ha evidenziato che l'interesse corrisposto per i prestiti rifinanziati da ISB ammonta in totale a [80 000 EUR — 130 000 EUR], importo più elevato rispetto ai precedenti accordi finanziari. Inoltre, la Germania ha osservato che FFHG ha dovuto corrispondere un premio di [300-340] e [340-410] punti base in aggiunta al tasso d'interesse di base. La Germania ha affermato che, conformemente alla comunicazione relativa ai tassi di riferimento, tali tassi equivalgono a un'impresa con un rating soddisfacente ([da BB+ a BB-] sulla scala di rating Standard and Poor's) e un basso livello di costituzione di garanzia o rating scarso ([da B+ a B-] sulla scala di rating Standard and Poor's) e a un livello normale di costituzione di garanzia.

⁽¹⁶⁾ A tal proposito, la Germania ha richiamato la causa C-30/59, *De gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/Alta autorità* (Racc. 1961, pag. 00003, pag. 3, 43).



- (54) La Germania ha specificato che nel 2009, in preparazione del nuovo finanziamento, FFHG ha incaricato Deutsche Bank di fornire una indicazione del margine di rischio per il rifinanziamento dei prestiti esistenti. La Germania ha trasmesso la valutazione di Deutsche Bank ⁽¹⁷⁾, predisposta sulla base degli ultimi tre bilanci d'esercizio (2006-2008) di FFHG. Inoltre, la Germania ha precisato che tale valutazione non aveva tenuto conto del piano aziendale di FFHG, all'epoca in fase di revisione. In riferimento alla valutazione di Deutsche Bank, la Germania ha osservato che, in base alla sua analisi, Deutsche Bank ha classificato FFHG nella categoria di rating [$<BBB+$] ⁽¹⁸⁾, senza tuttavia specificare l'esatto rating della società.
- (55) La Germania ha aggiunto che nella sua analisi Deutsche Bank aveva tenuto conto delle particolari condizioni proprietarie di FFHG (come il fatto che sia controllata da enti pubblici e la grande importanza che la società riveste per l'economia locale). Inoltre, a detta della Germania secondo Deutsche Bank qualsiasi investitore avrebbe tenuto conto di dette circostanze nel concedere un prestito a FFHG. Secondo la Germania ciò porta a concludere che sebbene il rating individuale di FFHG fosse [$<BBB+$], il rating rettificato (tenuto conto delle specifiche condizioni proprietarie) sarebbe stato più elevato ⁽¹⁹⁾.
- (56) A tal proposito, la Germania ha ulteriormente indicato che Deutsche Bank ha fornito un'indicazione del margine di rischio applicabile per due strutture di finanziamento alternative — una basata sul rating rettificato di FFHG (priva di garanzie, cioè relativa a una situazione senza un'esplicita garanzia statale fornita dall'azionista di maggioranza di FFHG — il Land Renania-Palatinato), e l'altra con una garanzia del 100 % fornita dal Land Renania-Palatinato. La Germania ha osservato che l'analisi di Deutsche Bank evidenziava, nel primo caso (senza garanzie, in base al merito di credito rettificato) un margine di rischio applicabile per un prestito quinquennale compreso fra [1,3 % e 2,05 %] annuo. Stando alla Germania, nel secondo caso (con una garanzia a copertura del 100 % dei prestiti) il margine di rischio applicabile sarebbe stato compreso fra [0,25 % e 0,7 %] annuo ⁽²⁰⁾.
- (57) A sostegno dall'analisi eseguita da Deutsche Bank, la Germania ha inoltre trasmesso il rating del 2010 preparato da Volksbank, che attribuiva a FFHG un rating di [...] secondo la sua scala di rating interna ⁽²¹⁾. Inoltre, la Germania ha spiegato che nel 2011 Kreissparkasse Birkenfeld ha attribuito a FFHG un rating di [...] secondo la sua scala di rating ⁽²²⁾.
- (58) La Germania ha inoltre presentato i rating di FFHG elaborati sulla base del modello di affidabilità creditizia utilizzato da Moody's all'epoca della concessione dei prestiti ISB (cfr. tabella 8).

Tabella 8

Panoramica del merito di credito di FFHG all'epoca della concessione dei prestiti ISB

Banca	Durata	Durata in anni	Merito di credito individuale di FFHG (Scala di rating Moody's)	Merito di credito rettificato ⁽¹⁾ (Scala di rating Moody's)
ISB	[circa 8 anni]	[circa 8 anni]	[B2 — Baa3]	[B1-Baa2]
ISB	[circa 5 anni]	[circa 5 anni]	[B2 — Baa3]	[B1-Baa2]
ISB	[circa 2 anni]	[circa 2 anni]	[B2 — Baa3]	[B1-Baa2]

⁽¹⁷⁾ Deutsche Bank, «Margen-Indikation für geplante Refinanzierung bestehender Verschuldung», 3 settembre 2009.

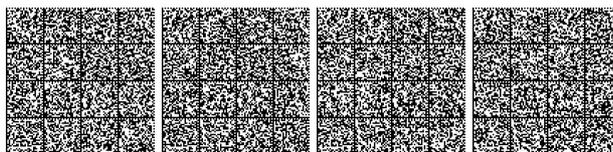
⁽¹⁸⁾ Punto 3.2.1 del «Margen-Indikation für geplante Refinanzierung bestehender Verschuldung»: «... gehen wir von einer Einstufung der Gesellschaft im [...]» La categoria di rating [$<BBB+$] comprende tutti i rating al di sotto di [$BBB+$] sulla scala di rating Standard and Poor's.

⁽¹⁹⁾ Tuttavia, Deutsche Bank non ha trasmesso il rating rettificato di FFHG.

⁽²⁰⁾ Questo tasso è calcolato come segue: [da 5 a 25] punti base — margine di rischio applicato alle euro-obbligazioni a 5 anni dei Länder tedeschi, [da 5 a 25] punti base — in aggiunta al suddetto margine per il rischio indiretto per una società di proprietà statale, [da 5 a 25] punti base — per la limitata negoziabilità del debito.

⁽²¹⁾ Esito del rating di FFHG da parte di Volksbank Hunsrück-Nahe eG. Tale rating corrisponde a [B — BB] sulla scala di rating Standard and Poor's (cfr. Rating-Broschüre Finanzstandort Deutschland, 2010, pag. 18).

⁽²²⁾ Ratingunterlagen Kreissparkasse Birkenfeld. Questo rating corrisponde a [B- BB-] sulla scala di rating Standard and Poor's (cfr. Rating-Broschüre Finanzstandort Deutschland, 2010, pag. 18).



Banca	Durata	Durata in anni	Merito di credito individuale di FFHG (Scala di rating Moody's)	Merito di credito rettificato ⁽¹⁾ (Scala di rating Moody's)
ISB	[circa 7 anni]	[circa 7 anni]	[B2 — Baa3]	[B1-Baa2]
ISB	[circa 3 anni]	[circa 3 anni]	[B2 — Baa3]	[B1-Baa2]

⁽¹⁾ Considerando l'assetto proprietario.
Fonte: Memorandum KPMG del 7 giugno 2013.

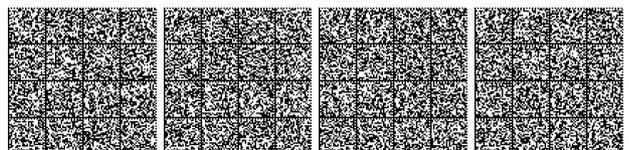
- (59) La Germania sostiene che FFHG debba considerarsi un'impresa con un buon rating perché ha un livello di copertura elevato (tutto il patrimonio di FFHG può essere usato come garanzia) e un buon rapporto debito/capitale proprio pari a circa il 30 %, nonostante FFHG sia in perdita e in virtù del fatto che il Land Renania-Palatinato — in quanto suo azionista di maggioranza — ha costituito una garanzia a copertura del prestito.
- (60) Inoltre, la Germania ha precisato che FFHG e ISB avevano negoziato le condizioni dei prestiti, senza che tali trattative fossero influenzate dal Land Renania-Palatinato.
- (61) Di conseguenza, la Germania ritiene che i prestiti concessi da ISB a FFHG siano stati concessi alle condizioni di mercato, e che pertanto detti prestiti non costituiscano aiuti di Stato.

4.3.2. Conformità della garanzia prestata dal Land Renania-Palatinato al mercato

- (62) La Germania ha affermato che è molto comune che società holding si prestino come garanti per gli obblighi finanziari delle proprie controllate. La Germania ha inoltre osservato che la garanzia del Land Renania-Palatinato soddisfa i requisiti indicati nella comunicazione sulle garanzie ⁽²³⁾. Ammettendo che la garanzia abbia coperto il 100 % invece dell'80 % dell'importo (come prescritto dalla comunicazione sulle garanzie), la Germania ha osservato che ciò è dovuto al fatto che il Land Renania-Palatinato è subentrato alle garanzie di Fraport, che ammontavano egualmente al 100 %. A tal proposito, la Germania sostiene che, poiché la copertura del 100 % era preesistente, subentrando nella costituzione della garanzia, il Land Renania-Palatinato non ha fatto che mantenere lo status quo. Quindi, secondo la Germania, FFHG non ha ricevuto alcun vantaggio economico.
- (63) Oltre a ciò, la Germania ha osservato che FFHG avrebbe potuto offrire altre garanzie (ad esempio, terreni, immobili e altre attività immobilizzate), che non sono state necessarie poiché il Land detiene la maggioranza del pacchetto azionario di FFHG. Pertanto, la Germania sostiene che le condizioni del prestito non sarebbero necessariamente cambiate se il Land non avesse concesso la garanzia.
- (64) La Germania ha anche aggiunto che per la garanzia FFHG corrisponde una commissione alle condizioni di mercato. A sostegno di quanto affermato, la Germania ha fatto riferimento allo studio di Deutsche Bank, come indicato al considerando 56. In questo contesto, la Germania ha spiegato che Deutsche Bank ha stabilito che la commissione di garanzia debba essere compresa fra [0,5 % e 1,5 %] ⁽²⁴⁾. La Germania ha inoltre affermato che poiché FFHG stava attraversando una fase di crescita positiva al momento della concessione della garanzia, la commissione è stata fissata fra [0,5 % e 1,5 %]. In tale contesto, la Germania ha messo in evidenza che, dal momento che tale commissione rientra nel margine fissato dalla perizia di Deutsche Bank, deve ritenersi in linea con le condizioni di mercato.

⁽²³⁾ Comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie (GU C 155 del 20.6.2008, pag. 10).

⁽²⁴⁾ Deutsche Bank prende in considerazione due scenari alternativi per il finanziamento di FFHG — uno senza costituzione di garanzie e uno con il 100 % di garanzie statali, stimando che nel primo caso (senza garanzia) il margine di rischio applicabile per un prestito quinquennale sarebbe stato compreso tra [1,30 % e 2,05 %] annuo. Nel secondo caso (con una garanzia che copre il 100 % dei prestiti) il margine di rischio applicabile sarebbe stato compreso tra [0,25 % e 0,7 %] annuo. La differenza tra i margini proposti per le due fattispecie fornisce l'indicazione del prezzo della garanzia. La differenza stimata da Deutsche Bank varia tra [0,6 % — 1,8 %] l'anno ([1,3 % — 0,7 % = 0,6 % e 2,05 % — 0,25 % = 1,8 %]).



- (65) In conclusione, la Germania ha sottolineato che FFHG non ha ottenuto un vantaggio economico ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato relativamente al *cash-pool*, ai prestiti erogati da ISB, o alla garanzia di cui trattasi.

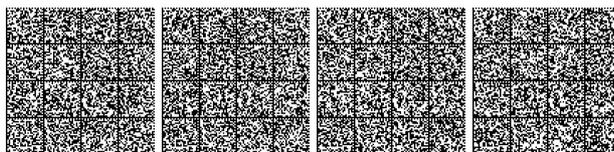
4.4. Compatibilità delle misure con il mercato interno

4.4.1. Valutazione della compatibilità dell'aiuto all'investimento

- (66) La Germania ha osservato che, se anche il finanziamento concesso a FFHG costituisse un aiuto, tale aiuto sarebbe compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato.
- (67) In particolare, in relazione ai prestiti ISB e alla garanzia di cui trattasi, la Germania sostiene che i prestiti ISB hanno rifinanziato dei contratti di finanziamento esistenti, stipulati nell'intento di finanziare le misure infrastrutturali per l'aeroporto di Francoforte-Hahn. A tal proposito, la Germania ha osservato che il prestito ISB n. 1 era volto al rifinanziamento di un prestito agli investimenti da effettuare nel 2007 e nel 2008 inerenti le attrezzature dell'aeroporto di Francoforte-Hahn, mentre il prestito ISB n. 2 era inteso al rifinanziamento di un prestito contratto per finanziare gli investimenti effettuati sull'aeroporto nel 2002. Stando alla Germania, anche il prestito ISB n. 3 era rivolto a rifinanziare gli investimenti effettuati per convertire un terminal merci in terminal passeggeri e per altre misure di ampliamento delle infrastrutture. La Germania ha inoltre dichiarato che i prestiti ISB nn. 4 e 5 erano anch'essi volti al rifinanziamento dei prestiti contratti per effettuare gli investimenti dal 2004 al 2006. Pertanto, la Germania ha concluso che i suddetti prestiti non costituiscono aiuti al funzionamento, bensì aiuti all'investimento e che soddisfano le condizioni di compatibilità di cui agli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione. I seguenti considerando espongono l'analisi della conformità con ciascuna di dette condizioni.
- a) Contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune
- (68) In relazione alla condizione che prevede che la misura debba contribuire al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune, la Germania ha osservato che l'obiettivo di finanziare le infrastrutture dell'aeroporto di Francoforte-Hahn è sempre stato quello di migliorare la struttura economica della regione di Hunsrück, svantaggiata economicamente e scarsamente popolata.
- (69) A tal riguardo, la Germania ha affermato che, in primo luogo, l'obiettivo che si voleva raggiungere sostenendo FFHG era quello di contribuire al superamento della debole economia strutturale della regione di Hunsrück. La Germania ha dichiarato che l'aeroporto di Francoforte-Hahn è circondato da varie zone che si configurano come bisognose di sostegno nel quadro del *Gemeinschaftsaufgabe «Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur»* ⁽²⁵⁾, un compito condiviso fra governo Federale e amministrazioni locali. A tale proposito, la Germania ha osservato che le quattro regioni attorno all'aeroporto, segnatamente Landkreis Bernkastel-Wittlich, Birkenfeld, Cochem-Zell e Rhein-Hunsrück-Kreis, hanno in media la metà della densità di popolazione del resto del Land Renania-Palatinato. La Germania sostiene che per i distretti la cui economia è caratterizzata da piccole e medie imprese, l'occupazione rappresenta lo strumento principale per contrastare l'ulteriore rallentamento dell'economia regionale e l'aeroporto di Francoforte-Hahn svolge un ruolo determinante sia come datore di lavoro che come cliente.
- (70) In secondo luogo, la Germania ha dichiarato che l'aeroporto di Francoforte-Hahn riveste un ruolo importante per lo sviluppo strategico del turismo in arrivo (~33 % dei passeggeri pari a circa un milione di passeggeri nel 2005) e in partenza (~67 % dei passeggeri) nel Land Renania-Palatinato. Stando alle autorità tedesche, l'88 % dei passeggeri in arrivo pernotta per diverse notti nella regione. Inoltre, i turisti in arrivo nell'aeroporto di Francoforte-Hahn hanno generato circa 5,7 milioni di pernottamenti nel 2005 ⁽²⁶⁾. Secondo la Germania, il

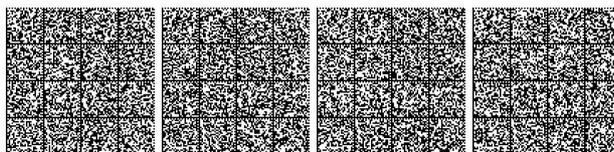
⁽²⁵⁾ *Gemeinschaftsaufgabe «Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) Gesetz» Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) Gesetz* del 6 ottobre 1969 (BGBl. I S. 1861), modificata da ultimo dall'articolo 8 della legge del 7 settembre 2007 (BGBl. I, pag. 2246).

⁽²⁶⁾ Flughafen Frankfurt Hahn — Regionaloekonomische Effekte, ZFL Studie, 03/2007.



numero dei pernottamenti è ulteriormente aumentato, e nel 2011 il Land Renania-Palatinato ha accolto 8,2 milioni di visitatori che hanno generato 21,5 milioni di pernottamenti. La Germania ha osservato che vi è stato, in particolare, un aumento del numero di passeggeri provenienti dai paesi dell'Europa orientale e meridionale e che un gran numero di voli sono operati da tali paesi verso l'aeroporto di Francoforte-Hahn il che ha portato, secondo la Germania, alla creazione nella regione di 198 000 posti di lavoro nel settore del turismo. Gli effetti catalizzatori sul reddito e sull'occupazione derivano in particolare dal turismo in arrivo, per il quale l'aeroporto di Francoforte-Hahn svolge un ruolo centrale come porta d'ingresso per i turisti nella regione di Hunsrück, ma, più in generale, anche per la regione Renania-Palatinato, come illustrato dalla Germania. Sempre secondo la Germania, fra il 1990 e il 2001 il numero di turisti è aumentato del 70 % nella regione di Hunsrück e del 35 % nella regione Renania-Palatinato. Nello stesso periodo, nella regione di Hunsrück il numero dei turisti provenienti dall'estero è aumentato del 163 %. Dal momento che l'88 % dei turisti che sbarcano all'aeroporto di Francoforte-Hahn trascorre almeno una notte e oltre l'80 % di questi anche dai due ai dieci giorni, si genera un utile totale pari a circa 133,7 milioni di EUR l'anno. Inoltre, la Germania afferma che anche il turismo in uscita (67 %) genera un reddito per l'aeroporto di Francoforte-Hahn attraverso ricavi non legati al settore dell'aeronautica.

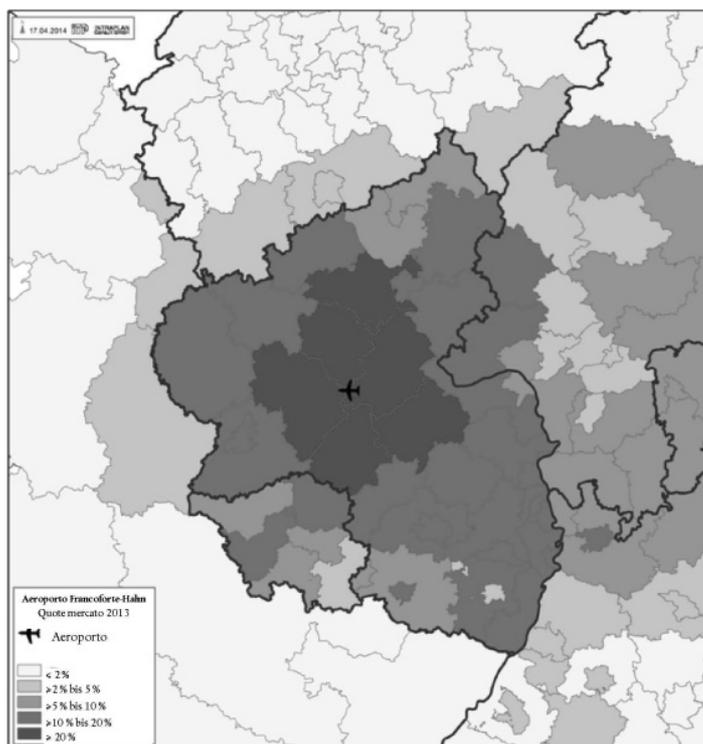
- (71) In terzo luogo, la Germania ha affermato che, prendendo in considerazione tutte le attività dell'aeroporto di Francoforte-Hahn, quest'ultimo ha creato 3 063 posti di lavoro nella regione di Hunsrück nel 2012, di cui il 74 % a tempo pieno. Secondo la Germania, il 90 % dei suddetti lavoratori vivono anche nella regione. La Germania sostiene che l'aeroporto di Francoforte-Hahn contribuisca sia ad evitare che i lavoratori giovani e qualificati si spostino in altre regioni, sia a prevenire il declino economico e sociale delle comunità regionali e delle loro infrastrutture. La Germania ha inoltre osservato che la presenza dell'aeroporto di Francoforte-Hahn non solo produce i suddetti effetti diretti sul mercato del lavoro, ma ha anche significativi effetti indiretti, indotti e catalizzanti attraverso un numero crescente di attività economiche e turistiche. A tale proposito, la Germania ha fatto riferimento agli effetti positivi secondari per la regione, segnatamente il calo della disoccupazione e l'aumento del numero dei contribuenti, rendendo così disponibili per le municipalità della regione maggiori fondi a sostegno dell'economia locale. Complessivamente, l'aeroporto ha creato circa 11 000 posti di lavoro grazie al turismo in arrivo per l'intera regione Renania-Palatinato.
- (72) La Germania sostiene che il finanziamento delle infrastrutture dell'aeroporto di Francoforte-Hahn è utile anche al conseguimento di un obiettivo ben definito di interesse comune: combattere la congestione del traffico aereo nei principali hub aeroportuali dell'Unione. A tale proposito, la Germania ha sottolineato il fatto che i limiti di capienza dell'aeroporto di Francoforte sul Meno sono costantemente superati. La Germania ha osservato che soprattutto alla luce della sua licenza di esercizio operativa 24 ore su 24, l'aeroporto di Francoforte-Hahn sta mettendo a disposizione una capienza supplementare per alleviare la congestione dell'aeroporto di Francoforte sul Meno.
- (73) Inoltre, la Germania ha affermato che il sostegno fornito all'aeroporto di Francoforte-Hahn, aumentando la mobilità dei cittadini dell'Unione, persegue un obiettivo di interesse comune. A tale proposito, la Germania ha sottolineato che l'aeroporto di Francoforte-Hahn è l'unico aeroporto tedesco ad offrire voli diretti per Kaunas (Lettonia), Kerry (Irlanda), Kos (Grecia), Montpellier (Francia), Nador (Marocco), Plovdiv (Bulgaria), Pula (Croazia), Rodi (Grecia), Santiago de Compostela (Spagna) e Volos (Grecia). Inoltre, stando alla Germania, l'aeroporto di Francoforte-Hahn contribuisce alla mobilità dei giovani lavoratori, che possono raggiungere la regione di Hunsrück e della Renania-Palatinato a prezzi bassi. Analogamente, la Germania ha evidenziato l'elevata qualità delle università e degli istituti di istruzione superiore di Coblenza, Magonza, Kaiserslautern, Treviri, Wiesbaden, Mannheim, Bonn ecc., nella maggior parte dei quali non si pagano tasse di iscrizione e che ora sono facilmente accessibili agli studenti provenienti da tutta l'Unione europea.
- (74) La Germania ha, inoltre, affermato che è altresì di interesse comune che la regione di Hunsrück e le regioni limitrofe della Renania-Palatinato siano collegate ad altre regioni periferiche, ad esempio Limerick, che ha già manifestato il proprio interesse attraverso l'istituzione di gemellaggi. Rappresentando la quarta economia nazionale a livello mondiale, la Germania sostiene di concentrarsi non solo sui collegamenti con i principali hub europei, ma anche sui collegamenti fra le diverse regioni. Secondo la Germania, è importante per l'Unione europea rendersi più indipendenti dai principali aeroporti come Heathrow, Charles de Gaulle, Schiphol o Francoforte sul Meno, perché ciò significherebbe non solo più collegamenti diretti, ma anche maggiore affidabilità, in particolare per quanto riguarda il trasporto merci, in quanto gli aeroporti regionali sono meno soggetti a cancellazioni dovute alle condizioni meteorologiche, a scioperi, ad atti di terrorismo o all'annullamento dei voli.
- (75) Infine, la Germania in generale ha sottolineato che la vicinanza all'aeroporto di Zweibrücken non comporta la duplicazione degli aeroporti per lo stesso bacino di utenza, in quanto l'aeroporto di Francoforte-Hahn e l'aeroporto di Zweibrücken distano fra loro 127 km. Stando alle autorità tedesche, questa distanza corrisponde a circa un'ora e 27 minuti di percorrenza in automobile o circa quattro ore di percorrenza in treno. Pertanto, la Germania sostiene che è ragionevole pensare che nessun lavoratore, vettore merci o turista che dovesse partire dalla regione di Hunsrück si recherebbe all'aeroporto di Zweibrücken invece che a quello di Francoforte-Hahn per raggiungere la sua destinazione finale. Inoltre, la Germania ha osservato che analizzando il traffico passeggeri e il



traffico merci nel periodo 2005-2012 non si può dedurre alcun rapporto di sostituzione fra i due aeroporti. Secondo la Germania, la principale quota di mercato dell'aeroporto di Francoforte-Hahn proviene dalla regione di Hunsrück-Mosel-Nahe (cfr. Figura 5).

Figura 5

Quote di mercato in termini di trasposto aereo passeggeri dell'aeroporto di Francoforte-Hahn nel 2013 (*)



b) L'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo

- (76) La Germania sostiene che gli investimenti finanziati siano necessari e proporzionati all'obiettivo di interesse comune (cfr. il considerando 68) e seguenti). Secondo la Germania, gli investimenti sono stati effettuati in funzione dei bisogni e le infrastrutture costruite erano necessarie affinché l'aeroporto potesse garantire la connettività, per consentire lo sviluppo della regione e per decongestionare l'aeroporto di Francoforte sul Meno. La Germania ha sottolineato che l'infrastruttura non era sproporzionata o eccessivamente opulenta rispetto alle necessità degli utenti dell'aeroporto. Pertanto, la Germania ritiene che questa condizione di compatibilità sia stata soddisfatta.

c) L'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine

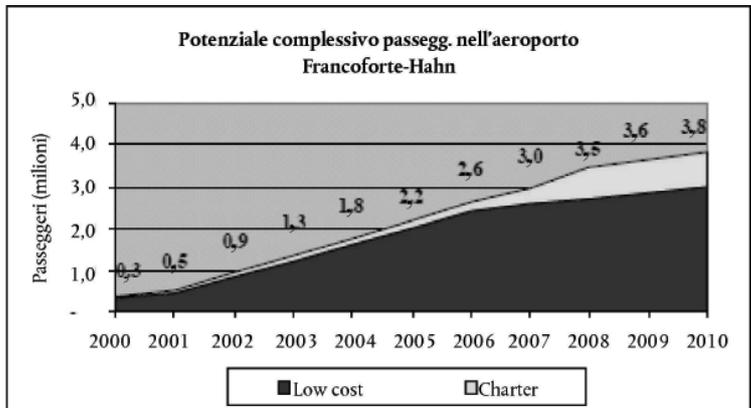
- (77) La Germania ha osservato che prima che si decidesse di ampliare la struttura aeroportuale, Fraport aveva commissionato uno studio sulle previsioni del traffico per individuare le potenzialità del traffico per l'aeroporto di Francoforte-Hahn. La Germania ha trasmesso i suddetti studi elaborati da esperti del settore del trasporto aereo per conto di Fraport. La Figura 6 e la Figura 8 riassumono i risultati di uno dei suddetti studi relativamente allo sviluppo previsto nel traffico passeggeri e merci presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn nel periodo 2000 — 2011.

(*) Nota della Germania, settembre 2014.



Figura 6

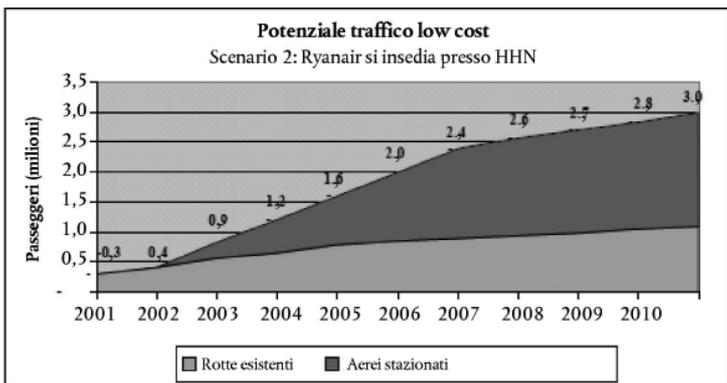
Potenziale complessivo dei passeggeri nell'aeroporto di Francoforte-Hahn nel periodo 2000-2010



Fonte: SH&E

Figura 7

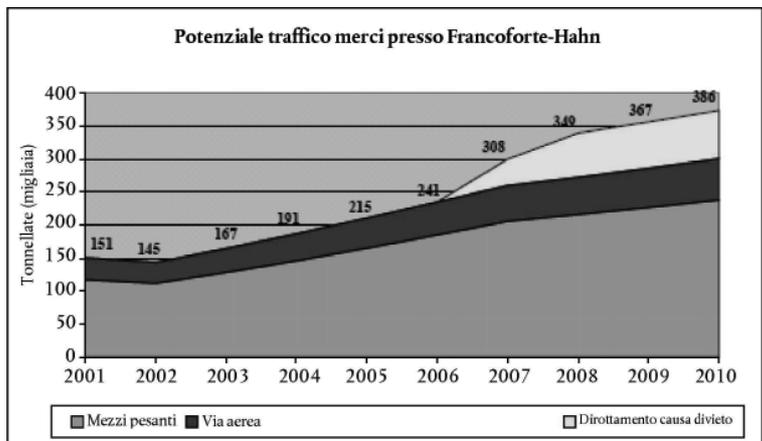
Potenziale del traffico passeggeri low cost (nell'ipotesi che Ryanair stabilisse una sede, ovvero che avesse una base/stazione per i propri aeromobili in aeroporto durante la notte) nell'aeroporto di Francoforte-Hahn nel periodo 2001-2011



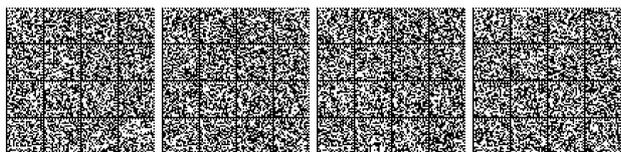
Fonte: SH&E

Figura 8

Potenziale complessivo del traffico merci nell'aeroporto di Francoforte-Hahn nel periodo 2001-2010



Fonte: SH&E



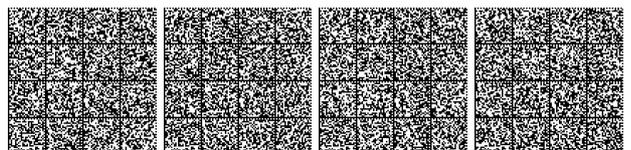
- d) Accesso paritario e non discriminatorio alle infrastrutture
- (78) Secondo le informazioni fornite dalla Germania, l'accesso all'infrastruttura è aperto a tutti gli utenti potenziali in modo paritario e non discriminatorio. La Germania ha osservato che i diritti aeroportuali corrisposti per l'uso dell'infrastruttura si basano su una differenziazione giustificata sul piano commerciale e che il tariffario dei diritti aeroportuali è a disposizione di tutti gli utenti potenziali in modo trasparente e non discriminatorio.
- e) Gli scambi non sono compromessi in misura contraria all'interesse comune.
- (79) In primo luogo, la Germania ha affermato che non vi sono effetti di sostituzione fra l'aeroporto di Francoforte-Hahn e altri aeroporti presenti nel bacino di utenza, come l'aeroporto di Zweibrücken e l'aeroporto di Francoforte sul Meno. Secondo la Germania, l'aiuto concesso a FFHG non ha dato luogo a effetti negativi indebiti sulla concorrenza con i suddetti aeroporti, relativamente al traffico passeggeri, o in riferimento al traffico merci. La Germania ha osservato che al contrario, per viaggiare con i vettori low cost i passeggeri usano gli aeroporti *hub* (come Colonia/Bonn o Francoforte sul Meno) anziché gli aeroporti regionali (come l'aeroporto di Francoforte-Hahn). La Germania sostiene che negli ultimi anni i vettori low cost abbiano dovuto fornire sempre più voli ai principali *hub* perché le compagnie aeree tradizionali hanno abbassato i prezzi e hanno iniziato ad entrare nel mercato dei voli low cost. A tale proposito, la Germania ha affermato che gli aeroporti regionali, come per esempio Francoforte-Hahn, attualmente sono sottoposti a una maggiore pressione concorrenziale rispetto agli *hub* aeroportuali per il traffico passeggeri che viaggiano per turismo. Pertanto, la Germania è giunta alla conclusione che il finanziamento non ha portato ad alcun indebito effetto negativo sulla concorrenza, ma che al contrario si è dimostrato appropriato per la transizione dell'aeroporto verso un modello commerciale stabile in futuro.
- (80) In secondo luogo, la Germania sostiene che il fatto che Fraport, prima di essere costituita nell'aeroporto di Francoforte-Hahn, fosse già il gestore dell'aeroporto di Francoforte sul Meno, dimostra che non si prevedevano movimenti di sostituzione dall'aeroporto di Francoforte sul Meno all'aeroporto di Francoforte-Hahn. Al contrario, Fraport stava investendo sulla possibilità di decongestionare l'aeroporto di Francoforte sul Meno e di usare la funzione addizionale e complementare dell'aeroporto di Francoforte-Hahn, in quanto era prevedibile che in futuro si sarebbe verificato un sovraccarico per l'*hub* di Francoforte sul Meno. Secondo la Germania, il divieto ai voli notturni nell'aeroporto di Francoforte sul Meno è stato uno dei fattori principali alla base di questo ragionamento, poiché l'aeroporto di Francoforte-Hahn ha una licenza di esercizio operativa 24 ore su 24.
- (81) In conclusione, la Germania sostiene che gli effetti del finanziamento a favore di FFHG si limitano agli effetti positivi sul piano regionale per la regione di Hunsrück nel suo complesso, mentre non sono stati generati effetti negativi indebiti in relazione agli altri aeroporti, poiché l'aeroporto di Francoforte-Hahn è usato per decongestionare l'aeroporto di Francoforte sul Meno. Inoltre, la Germania ha affermato che a parte l'aeroporto di Lussemburgo, che dista già circa un'ora e 30 minuti (111 km) dall'aeroporto di Francoforte-Hahn, non vi sono altri aeroporti stranieri in concorrenza nello stesso bacino di utenza. Persino in relazione a Lussemburgo, secondo la Germania, l'aiuto concesso non ha avuto effetti negativi distorsivi sulla concorrenza.
- f) Effetto di incentivazione, necessità e proporzionalità dell'aiuto
- (82) La Germania ha osservato che in assenza di aiuto all'investimento, il livello dell'attività economica dell'aeroporto sarebbe stato significativamente ridotto. La Germania ha osservato che l'aiuto era necessario, poiché ha compensato solo i costi del finanziamento e un importo inferiore avrebbe portato a livelli inferiori di investimento.

4.4.2. Valutazione di compatibilità dell'aiuto al funzionamento

- (83) Il 17 aprile 2014 la Germania ha presentato le sue osservazioni sulla compatibilità delle misure ai sensi degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione. La Germania ritiene che, seppure il *cash-pool*, i prestiti e la relativa garanzia costituissero un aiuto al funzionamento a favore di FFHG, tale aiuto sarebbe compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato, e della sezione 5.1.2 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione. La Germania ha esposto più dettagliatamente le sue argomentazioni relativamente alle rispettive condizioni di compatibilità.



- a) Contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune
- (84) Per quanto riguarda il requisito che prevede che l'aiuto debba contribuire al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune, la Germania ha osservato che la copertura dei costi di gestione di FFHG ha sempre avuto come obiettivo quello di migliorare la struttura economica della regione di Hunsrück, economicamente svantaggiata e scarsamente popolata. A tale proposito, la Germania si è avvalsa dello stesso ragionamento usato per valutare la compatibilità dell'aiuto all'investimento necessario per finanziare le infrastrutture aeroportuali (cfr. sezione 4.4.1).
- b) Necessità dell'intervento statale
- (85) La Germania ha illustrato il motivo per cui Francoforte-Hahn sta registrando perdite d'esercizio che necessitano una copertura. La Germania sostiene che sia un obiettivo piuttosto ambizioso per un aeroporto con un traffico di 1-3 milioni di passeggeri, come quello di Francoforte-Hahn, raggiungere la redditività e poter coprire i propri costi d'esercizio. Secondo la Germania, non è stato possibile raggiungere un obiettivo così ambizioso negli anni di avviamento (relativamente al periodo compreso fra l'avvio del traffico commerciale passeggeri presso l'aeroporto, sino ad oggi) dell'aeroporto di Francoforte-Hahn poiché quest'ultimo era gravato da investimenti infrastrutturali molto elevati reperiti sul mercato dei capitali, per i quali ha dovuto pagare interessi elevati. Inoltre, stando alla Germania, dall'esordio della crisi economica e finanziaria mondiale si assiste a una stagnazione del traffico passeggeri e in particolare del traffico merci.
- (86) La Germania ha dichiarato che alla luce di tali circostanze, è stato necessario l'intervento statale per coprire le perdite d'esercizio, altrimenti FFHG si sarebbe trovata in condizioni di insolvenza. Secondo la Germania, ciò avrebbe comportato anche la revoca della licenza di esercizio operativa 24 ore su 24 e la successiva sospensione dell'operatività di tutti i voli da parte di FFHG, con la conseguente perdita della clientela, come le compagnie aeree e i vettori merci. Come evidenziato dalla Germania, in questo caso sarebbe stato molto difficile anche trovare un nuovo gestore per l'aeroporto.
- c) Adeguatezza delle misure di aiuto in quanto strumento strategico
- (87) La Germania ha affermato che la copertura dei costi d'esercizio ha rappresentato una misura adeguata per raggiungere l'obiettivo prefissato. A tale proposito, la Germania ritiene che se l'aeroporto di Francoforte-Hahn avesse dovuto interrompere l'attività e fosse sparito dai mercati di pertinenza, non si sarebbero potuti conseguire gli obiettivi di interesse comune perseguiti con lo sviluppo della regione di Hunsrück e gli investimenti per la riconversione dell'aeroporto. A tale proposito, la Germania ha sottolineato che diversamente da un investitore privato, un investitore pubblico deve prendere in considerazione tali obiettivi quando si contempla l'eventuale chiusura dell'aeroporto.
- d) Presenza di un effetto di incentivo
- (88) La Germania ha affermato che per preservare l'operatività dell'aeroporto di Francoforte-Hahn, si è reso necessario coprire i suoi costi d'esercizio poiché, in caso contrario, FFHG si sarebbe trovata in una condizione di insolvenza. La Germania sostiene inoltre che la copertura dei costi d'esercizio, a sua volta, è stata la base per realizzare l'obiettivo di interesse comune, come si afferma ai considerando 84 e seguenti. Inoltre, la Germania sostiene che senza tale aiuto al funzionamento, il consolidamento finanziario dell'aeroporto previsto dal gestore sarebbe attualmente impensabile, perché l'aeroporto avrebbe accumulato sempre più debiti, invece di riuscire a risolvere la propria situazione debitoria. Secondo la Germania, l'effetto di incentivo delle misure interessate è stato già dimostrato dal fatto che FFHG procede in modo costante verso la redditività.
- e) Proporzionalità dell'importo dell'aiuto (aiuto limitato al minimo)
- (89) La Germania sostiene che l'eventuale elemento di aiuto contenuto nei prestiti è stato limitato alle perdite d'esercizio e ha rappresentato il minimo indispensabile per preservare l'operatività dell'aeroporto di Francoforte-Hahn ed evitare che si trovasse in situazione di insolvenza.



- f) Prevenzione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri
- (90) La Germania ha osservato che non vi sono stati effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri. A tale proposito, la Germania si è avvalsa dello stesso ragionamento usato per valutare la compatibilità dell'aiuto all'investimento per finanziare le infrastrutture aeroportuali (cfr. sezione 4.4.1).

5. OSSERVAZIONI DEI TERZI INTERESSATI

5.1. Land Renania-Palatinato

- (91) La Commissione ha ricevuto osservazioni in merito alla decisione di avvio solo dal Land Renania-Palatinato. Tali osservazioni sono in linea con quelle presentate dalla Germania.
- (92) In primo luogo, il Land Renania-Palatinato sostiene che FFHG non ha ricevuto alcun aiuto di Stato poiché non ha ottenuto alcun vantaggio economico. Il Land ritiene che le misure da esso adottate sarebbero state le stesse di qualsiasi investitore privato che si fosse trovato nella medesima situazione, ed ha sottolineato con forza che il procedimento della Commissione era un limite al potenziale sviluppo di FFHG e alla sua attività. Il Land Renania-Palatinato ha evidenziato l'importanza dell'aeroporto di Francoforte-Hahn per il turismo in arrivo e per l'economia del Land.
- (93) Secondo il Land Renania-Palatinato, anche se fosse stato concesso un aiuto di Stato a FFHG, questo sarebbe compatibile con il mercato interno. Secondo il parere del Land, il finanziamento era destinato allo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, il che riveste un rilevante interesse economico per il Land.
- (94) Pertanto, il Land ritiene che anche se la Commissione dovesse concludere la sussistenza dell'aiuto di Stato, questo deve ritenersi aiuto di Stato compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

5.2. Osservazioni sull'applicazione degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione al caso in esame

5.2.1. Lufthansa

- (95) Lufthansa ritiene che la Commissione debba applicare gli orientamenti del 2004 per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà ⁽²⁷⁾ al presente caso. Secondo Lufthansa le misure in questione comportano, da parte del Land Renania-Palatinato, la concessione di un aiuto al salvataggio continuato, illegale e incompatibile a favore di FFHG. Lufthansa sostiene che l'aeroporto registra da sempre perdite d'esercizio e che senza il sostegno pubblico avrebbe dovuto uscire dal mercato.

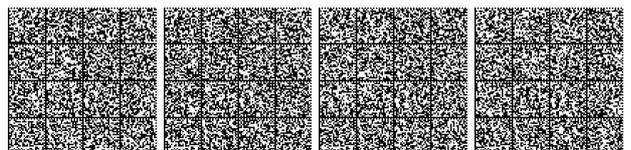
5.2.2. Trasporti e ambiente

- (96) Questa organizzazione non governativa ha espresso osservazioni critiche in merito agli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione e sulle decisioni della Commissione riguardanti l'industria aeronautica, per i loro asseriti effetti negativi sull'ambiente.

6. VALUTAZIONE

- (97) A norma dell'articolo 107, paragrafo 1 del trattato, «sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».

⁽²⁷⁾ 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).



- (98) I criteri sanciti all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sono cumulativi. Ne consegue che per determinare se le misure sottoposte a indagine costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato devono essere soddisfatte tutte le seguenti condizioni. In particolare, il sostegno finanziario deve:
- essere concesso dallo Stato o mediante risorse statali;
 - favorire talune imprese o talune produzioni;
 - falsare o minacciare di falsare la concorrenza; e
 - incidere sugli scambi tra Stati membri.

6.1. Natura di aiuto di Stato della linea di credito concessa dal *cash-pool* del Land Renania-Palatinato

6.1.1. Nozione di impresa e di attività economica

- (99) In applicazione della giurisprudenza consolidata, la Commissione deve innanzitutto stabilire se FFHG sia un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. La nozione di impresa abbraccia qualsiasi entità che eserciti un'attività economica, a prescindere dallo status giuridico di detta entità e dalle sue modalità di finanziamento⁽²⁸⁾. Costituisce un'attività economica qualsiasi attività consistente nell'offerta di beni e servizi su un determinato mercato⁽²⁹⁾.
- (100) Nella sentenza *Aeroporto di Lipsia/Halle* la Corte di giustizia ha confermato che la gestione di un aeroporto per scopi commerciali e la costruzione di infrastrutture aeroportuali costituiscono un'attività economica⁽³⁰⁾. Allorché un gestore aeroportuale esercita attività economiche offrendo servizi aeroportuali dietro remunerazione, a prescindere dal suo status giuridico e dalle modalità di finanziamento, esso costituisce un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, e le norme del trattato in materia di aiuti di Stato possono quindi applicarsi ai vantaggi accordati dallo Stato o mediante risorse statali⁽³¹⁾ a detto gestore aeroportuale.
- (101) Per quanto riguarda il momento a partire dal quale la costruzione e la gestione di un aeroporto diventano un'attività economica, il graduale sviluppo delle forze di mercato nel settore aeroportuale non consente di stabilire una data precisa. Il Tribunale tuttavia ha riconosciuto gli sviluppi in atto nella natura delle attività aeroportuali, e nella sentenza *Aeroporto di Lipsia-Halle* ha sostenuto che, a partire dal 2000, non poteva più essere esclusa l'applicazione delle norme sugli aiuti di Stato al finanziamento delle infrastrutture aeroportuali. Di conseguenza, dalla data della sentenza nella causa *Aéroports de Paris* (12 dicembre 2000)⁽³²⁾, la costruzione e la gestione di infrastrutture aeroportuali devono essere considerate attività che rientrano nell'ambito del controllo degli aiuti di Stato.
- (102) A tale proposito, l'attività dell'aeroporto oggetto della presente decisione è condotta da FFHG, gestore aeroportuale, a fini commerciali. Il gestore aeroportuale, FFHG, percepisce i diritti aeroportuali dagli utenti che fanno uso dell'infrastruttura. Pertanto FFHG è un'impresa ai sensi del diritto della concorrenza dell'Unione.

6.1.2. Risorse statali e imputabilità allo Stato

- (103) Per costituire aiuto di Stato la misura in questione deve essere finanziata con risorse statali e la decisione di concedere la misura deve essere imputabile allo Stato.

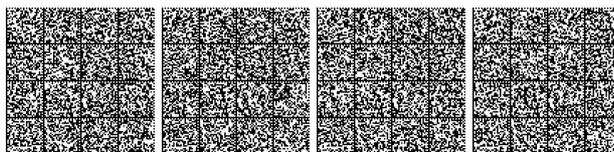
⁽²⁸⁾ Causa C-35/96, *Commissione/Italia* (Racc. 1998, pag. I-3851); causa C-41/90, *Höfner e Elser* (Racc. 1991, pag. I-1979); causa C-244/94, *Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche* (Racc. 1995, pag. I-4013); causa C-55/96, *Job Centre coop. arl.* (Racc. 1997, pag. I-7119).

⁽²⁹⁾ Causa 118/85, *Commissione/Italia* (Racc. 1987, pag. 2599); causa 35/96, *Commissione/Italia* (Racc. 1998, pag. I-3851).

⁽³⁰⁾ Sentenza *Aeroporto di Lipsia/Halle*, in particolare punti 93-94, confermata dalla causa C-288/11 P, *Mitteldeutsche Flughafen e Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Commissione* (2012, ECLI:EU:C:2012:821); cfr. anche la causa T-128/89, *Aéroports de Paris/Commissione* (Racc. 2000, pag. II3929), confermata dalla causa C-82/01P, *Aéroports de Paris/Commissione* (Racc. 2002, pag. I9297) e la causa T-196/04, *Ryanair/Commissione* (Racc. 2008, pag. II-3643).

⁽³¹⁾ Cause C-159/91 e C-160/91, *Poucet/AGV e Pistre/Cancave* (Racc. 1993, pag. I-637).

⁽³²⁾ Sentenza *Aeroporto di Lipsia-Halle*, punti 42-43.



- (104) Il concetto di aiuto di Stato si applica a qualunque vantaggio, finanziato mediante risorse statali, concesso dallo Stato stesso o da qualunque organismo intermedio che agisca in virtù di poteri ad esso conferiti ⁽³³⁾. Ai fini dell'articolo 107 del TFUE, le risorse delle autorità locali sono risorse statali ⁽³⁴⁾.
- (105) La Germania ha osservato anzitutto che il *cash-pool* del Land Renania-Palatinato non è finanziato direttamente dal bilancio pubblico del Land. La Germania sostiene che tutti i fondi del *cash-pool* provengono dalle imprese partecipanti o sono ottenuti sotto forma di prestiti sul mercato dei capitali. In una successiva comunicazione, la Germania ha affermato che i fondi erogati a FFHG dal *cash-pool* non sono coperti da garanzia del Land, in quanto detti fondi provengono direttamente dalle risorse del Land ⁽³⁵⁾.
- (106) La Commissione ritiene che, nel caso in esame, lo Stato ha esercitato costantemente un controllo diretto o indiretto sulle risorse del *cash-pool*, per cui dette risorse costituiscono risorse di Stato. In primo luogo, la stessa Germania ha osservato che la linea di credito concessa dal *cash-pool* era finanziata direttamente dalle risorse del Land Renania-Palatinato. La misura in questione è stata quindi finanziata mediante risorse dello Stato.
- (107) In secondo luogo, solo le imprese in cui il Land Renania-Palatinato è l'azionista di maggioranza (almeno il 50 % della proprietà) possono partecipare al *cash-pool*. A causa della prevalenza di capitale pubblico, le imprese partecipanti sono chiaramente imprese pubbliche ai sensi dell'articolo 2, punto b) della direttiva 2006/111/CEE della Commissione ⁽³⁶⁾. Dal momento che tutte le imprese partecipanti sono imprese pubbliche, le loro risorse costituiscono risorse di Stato. Questo di per sé significa che i fondi del *cash-pool*, nella misura in cui sono costituiti dai versamenti effettuati dalle imprese partecipanti, costituiscono risorse di Stato.
- (108) In terzo luogo, qualora i versamenti delle imprese partecipanti al *cash-pool* non fossero sufficienti a soddisfare il bisogno di liquidità di un partecipante, il Land Renania-Palatinato ottiene a proprio nome dei finanziamenti a breve termine sui mercati finanziari che trasferisce alle imprese che fanno parte del *cash-pool*. Poiché il Land contrae i prestiti necessari a proprio nome, si deve ritenere che i fondi così ottenuti costituiscano anch'essi risorse di Stato. Come indicato nella Figura 2, tra il 2009 e il 2013 (ad eccezione di agosto 2012 e settembre 2013) i versamenti delle imprese partecipanti al *cash-pool* non sono stati sufficienti a soddisfare il bisogno di liquidità di tutti i partecipanti e il Land ha dovuto contrarre a proprio nome i prestiti necessari.
- (109) La Commissione ritiene pertanto che i fondi messi a disposizione dal *cash-pool* siano finanziati da risorse dello Stato, poiché sia i versamenti delle imprese partecipanti, sia i prestiti contratti dal Land per sopperire alla carenza di liquidità del *cash-pool* costituiscono risorse statali.
- (110) È inoltre evidente che il Land esercita un ampio controllo sulla gestione del *cash-pool*, con la conseguenza che i finanziamenti concessi alle imprese partecipanti sono imputabili allo Stato. L'accordo di partecipazione al *cash-pool* è stipulato fra il Land e le imprese interessate. La decisione di ammettere un'impresa nel *cash-pool* è quindi presa direttamente dal Land, che stabilisce anche l'importo massimo che un'impresa partecipante può prelevare dal *cash-pool* sotto forma di linea di credito. Inoltre, il Land Renania-Palatinato gestisce direttamente le operazioni quotidiane del *cash-pool* attraverso la *Landeshauptkasse*, un'istituzione del ministero delle Finanze del Land Renania-Palatinato. La *Landeshauptkasse* inoltre rappresenta ufficialmente il Land in sede di reperimento di fondi sul mercato per colmare le carenze di liquidità del *cash-pool*.
- (111) In base a questi elementi, la Commissione ritiene che lo Stato sia in grado di controllare direttamente le attività del *cash-pool*, e soprattutto quali imprese possano parteciparvi e la linea di credito concessa a ciascuna impresa partecipante. Pertanto, le decisioni riguardanti la partecipazione nel *cash-pool* e la misura di detta partecipazione sono imputabili allo Stato.

⁽³³⁾ Causa C-482/99, *Francia/Commissione «(Stardust Marine)»* (Racc. 2002, pag. I-4397).

⁽³⁴⁾ Cause riunite T-267/08 e T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais* (Racc. 2011, pag. II-01999, punto 108).

⁽³⁵⁾ Comunicazione della Germania datata 24 aprile 2014 in risposta al quesito n. 4, pag. 3.

⁽³⁶⁾ Direttiva 2006/111/CE della Commissione, del 16 novembre 2006, relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche e alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese (GU L 318 del 17.11.2006, pag. 17).



6.1.3. *Vantaggio economico*

- (112) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, per vantaggio si intende qualsiasi vantaggio economico che l'impresa non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato, ossia in assenza di intervento statale ⁽³⁷⁾. L'intervento di Stato non si distingue per la causa o lo scopo, ma in funzione dei suoi effetti ⁽³⁸⁾.
- (113) Ogni qualvolta la situazione finanziaria dell'impresa migliora in seguito all'intervento di Stato, è presente un vantaggio. Per contro, «i capitali messi a disposizione di un'impresa, direttamente o indirettamente, da parte dello Stato, in circostanze che corrispondono alle normali condizioni del mercato, non possono essere considerati aiuti di Stato» ⁽³⁹⁾.
- (114) Per verificare se un'impresa abbia beneficiato di un vantaggio economico indotto dalla concessione di un prestito a condizioni privilegiate, la Commissione applica il «principio dell'investitore in economia di mercato». Di conseguenza, la Commissione deve valutare se le condizioni del *cash-pool* concesse a FFHG conferiscano a quest'ultima un vantaggio economico che la stessa non avrebbe ottenuto alle normali condizioni di mercato.
- (115) La Germania ha osservato che il «principio dell'investitore in economia di mercato» è stato pienamente rispettato, poiché il *cash-pool* eroga prestiti alle condizioni di mercato. Per quanto riguarda la partecipazione di FFHG al *cash-pool*, la Germania ha chiarito che il *cash-pool* funziona nel modo seguente: FFHG richiede i fondi al *pool* per garantirsi la liquidità e il Land fornisce detti fondi attraverso il *cash-pool*. I tassi di interesse applicati a FFHG sono tassi overnight basati sul mercato ⁽⁴⁰⁾, al livello disponibile per il Land stesso, come indicato nella Figura 4.
- (116) Quando i depositi delle imprese partecipanti sono insufficienti a coprire la domanda, il Land reintegra il *cash-pool* contraendo prestiti a proprio nome. La Germania ha inoltre spiegato che il Land, essenzialmente, trasferisce ai partecipanti al *cash-pool* le condizioni da esso ottenute sul mercato dei capitali, consentendo così ai partecipanti — ovvero alle imprese di cui il Land detiene la quota di maggioranza — di rifinanziarsi alle stesse condizioni concesse al Land stesso, senza alcuna considerazione del loro merito di credito. Inoltre, il finanziamento è a disposizione delle imprese per un periodo di tempo illimitato.
- (117) Alla luce di questo meccanismo, si configura la concessione di un vantaggio quando le condizioni alle quali il Land concede i prestiti tramite il *cash-pool* sono migliori di quelle che, diversamente, sarebbero state disponibili per FFHG sul mercato. Le condizioni alle quali si accede ai prestiti del *cash-pool* sono le stesse di cui dispone il Land per il proprio rifinanziamento. Considerando che il Land, nella sua veste di autorità pubblica, è in grado di accedere al credito a tassi molto favorevoli (poiché virtualmente non vi è alcun rischio di insolvenza e il rating creditizio del Land corrisponde a AAA ⁽⁴¹⁾), la Commissione ritiene che il tasso al quale FFHG ottiene un prestito dal *cash-pool* sia più favorevole rispetto a quello che avrebbe ottenuto in circostanze diverse. Questa considerazione è ulteriormente corroborata dal rating creditizio di FFHG per gli anni dal 2009 al 2014 presentati dalla Germania e riassunti nella tabella 7, che indicano che il rating creditizio di FFHG varia tra [...]. Ne consegue che i prestiti ottenuti tramite il *cash-pool* sono stati ottenuti a condizioni migliori rispetto a quelle giustificate dal merito di credito di FFHG. Inoltre, FFHG non ha dovuto fornire garanzie per detti prestiti. Pertanto, ammettendo FFHG a far parte del *cash-pool* e concedendo i prestiti mediante l'apertura di una linea di credito, il Land ha concesso un vantaggio economico ⁽⁴²⁾.

6.1.4. *Selettività*

- (118) L'articolo 107, paragrafo 1, del trattato richiede che una misura, per essere definita aiuto di Stato, favorisca «talune imprese o talune produzioni».

⁽³⁷⁾ Causa C-39/94, *Syndicat français de l'Express international (SFEI) et al./La Poste et al.* (Racc. 1996, pag. I-3547, punto 60) e causa C-342/96, *Regno di Spagna/Commissione delle Comunità europee* (Racc. 1999, pag. I-2459, punto 41).

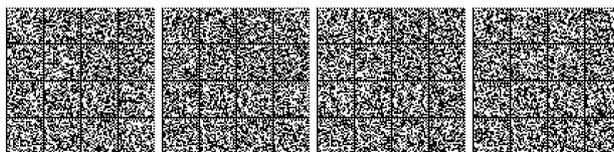
⁽³⁸⁾ Causa 173/73, *Repubblica italiana/Commissione delle Comunità europee* (Racc. 1974, pag. 709, punto 13).

⁽³⁹⁾ Causa C-482/99, *Francia/Commissione «Stardust Marine»* (Racc. 2002, pag. I-4397, paragrafo 69).

⁽⁴⁰⁾ Secondo la Germania il tasso di interesse corrisponde approssimativamente allo *European OverNight Index Average* (media ponderata dei tassi overnight in euro).

⁽⁴¹⁾ La Relazione completa sul rating del Land Renania-Palatinato (compreso lo storico dei rating del Land a partire dal 1999) redatta dall'agenzia di rating Fitch, luglio 2014, disponibile al sito web http://www.fm.rlp.de/fileadmin/fm/downloads/finanzen/kapitalmarkt/FRR_RP_22_07_2014.pdf, mostra che il Land ha sempre ottenuto il rating AAA sulla scala di valutazione.

⁽⁴²⁾ Il Land sostiene il rischio di insolvenza di FFHG senza avere in cambio alcun pagamento compensativo.



- (119) Poiché il diritto a partecipare al *cash-pool* è stato concesso solo a FFHG (e ad altre imprese nelle quali il Land detiene la quota di maggioranza), la misura è selettiva ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

6.1.5. *Distorsione della concorrenza ed effetti sugli scambi*

- (120) Quando un aiuto concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa rispetto ad altre imprese concorrenti che operano sul mercato dell'Unione, queste ultime sono da considerarsi influenzate dall'aiuto. In base alla giurisprudenza consolidata ⁽⁴³⁾, affinché una misura falsi la concorrenza è sufficiente che il beneficiario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza.
- (121) Come risulta dalla valutazione contenuta ai considerando 102 e seguenti, la gestione di un aeroporto è un'attività economica. La concorrenza si esercita, da una parte, tra gli aeroporti, che competono per attirare compagnie aeree e il relativo traffico aereo (passeggeri e merci), e dall'altra parte tra i gestori aeroportuali, che possono competere per l'affidamento della gestione di un dato aeroporto. Inoltre, soprattutto per quanto riguarda i vettori low cost e gli operatori di voli charter, anche gli aeroporti posti in bacini d'utenza diversi e in differenti Stati membri possono essere tra loro in concorrenza per attrarre le compagnie aeree.
- (122) Le dimensioni dell'aeroporto di Francoforte-Hahn (con un traffico compreso tra 2,7 e 3,8 milioni di passeggeri nel periodo in esame, cfr. tabella 1) e la sua vicinanza ad altri aeroporti dell'Unione, segnatamente gli aeroporti di Francoforte sul Meno, Lussemburgo, Zweibrücken, Saarbrücken e Colonia-Bonn ⁽⁴⁴⁾, consentono di concludere che il finanziamento può falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri. Come indicato al considerando 73, l'aeroporto di Francoforte-Hahn offre voli internazionali verso varie destinazioni internazionali. La pista dell'aeroporto di Francoforte-Hahn è sufficientemente lunga (3 800 m) da essere usata da aeromobili di maggiori dimensioni e consente alle compagnie aeree di operare su destinazioni internazionali a medio e a lungo raggio.
- (123) Inoltre, l'aeroporto di Francoforte-Hahn funge anche da aeroporto merci, movimentando ogni anno circa 200 000 tonnellate di spedizioni aeree e un totale di 500 000 tonnellate di merci, compreso il trasporto di merci su strada (cfr. tabella 2). Per quanto riguarda la concorrenza relativa al trasporto aereo di merci, la Commissione osserva che solitamente le merci vengono trasportate su distanze maggiori rispetto a quelle percorse dai passeggeri ⁽⁴⁵⁾. In linea generale, si ritiene che il bacino di utenza degli aeroporti merci abbia un raggio di almeno 200 km e due ore di percorrenza. Sulla base delle informazioni a disposizione della Commissione, gli operatori del settore ritengono che il bacino di utenza di un aeroporto merci possa anche essere più ampio, perché una percorrenza sino a mezza giornata di trasporto su strada (vale a dire, fino a 12 ore di percorrenza su mezzi pesanti) è, in linea generale, ritenuta accettabile dagli spedizionieri per servirsi di un determinato aeroporto per il trasporto delle merci ⁽⁴⁶⁾. Pertanto, dal momento che gli aeroporti merci sono più fungibili degli aeroporti passeggeri, perché nel caso del trasporto aereo di merci è sufficiente che queste siano consegnate in una determinata zona e poi trasferite dagli spedizionieri mediante trasporto su rotaia e su strada alla loro destinazione finale, la Commissione ritiene che vi sia un rischio più elevato di distorsione della concorrenza e di incidere sugli scambi tra Stati membri.
- (124) Sulla base delle argomentazioni indicate nei considerando da 120 a 123, il vantaggio economico ricevuto da FFHG rafforza la sua posizione rispetto ai concorrenti sul mercato dei fornitori di servizi aeroportuali dell'Unione. In tale contesto, il vantaggio fornito a FFHG mediante la sua partecipazione al *cash-pool* del Land dev'essere considerato suscettibile di falsare la concorrenza e di incidere sugli scambi tra gli Stati membri.

6.1.6. *Conclusione*

- (125) Alla luce delle considerazioni formulate nei considerando da 99 a 124, la Commissione ritiene che l'apertura della linea di credito concessa dal *cash-pool* del Land a favore di FFHG costituisca aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

⁽⁴³⁾ Causa T-214/95, *Het Vlaamse Gewest/Commissione* (Racc. 1998, pag. II-717).

⁽⁴⁴⁾ Cfr. la sezione 2.1.

⁽⁴⁵⁾ Per esempio l'aeroporto di Lipsia-Halle era in concorrenza con l'aeroporto di Vatry (Francia) per la creazione presso tale aeroporto dell'hub europeo del gruppo DHL. Cfr. sentenza *Aeroporto di Lipsia-Halle*, punto 93.

⁽⁴⁶⁾ Risposta dell'aeroporto di Liegi alla consultazione pubblica sugli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.



6.2. Natura di aiuto di Stato della garanzia del 100 % prestata dal Land Renania-Palatinato a FFHG per i prestiti ISB

- (126) I prestiti ISB valutati alla sezione 6.3 sono garantiti dal Land Renania-Palatinato (garante), che è al contempo l'azionista di maggioranza (82,5 %) di FFHG. Ciascuno dei cinque prestiti ISB è stato assistito da una garanzia a copertura del 100 % dei crediti vantati dalla banca. Per la concessione delle garanzie FFHG corrisponde al garante un premio di garanzia annuo pari a [0,5 %-1,5 %].

6.2.1. Applicabilità al finanziamento delle infrastrutture aeroportuali delle norme sugli aiuti di Stato

- (127) Per i motivi esposti ai considerando 99 e seguenti, FFHG deve essere considerata un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

6.2.2. Risorse statali e imputabilità allo Stato

- (128) Per costituire aiuto di Stato la misura in questione deve essere finanziata con risorse statali e la decisione di concedere la misura deve essere imputabile allo Stato.
- (129) Il concetto di aiuto di Stato si applica a qualunque vantaggio, finanziato mediante risorse statali, concesso dallo Stato stesso o da qualunque organismo intermedio che agisca in virtù di poteri ad esso conferiti⁽⁴⁷⁾. Ai fini dell'articolo 107 del TFUE, le risorse delle autorità locali sono risorse statali⁽⁴⁸⁾.
- (130) Qualunque garanzia pubblica implica una potenziale perdita di risorse statali. Poiché la garanzia statale del 100 % è stata rilasciata direttamente dal Land Renania-Palatinato, è stata concessa attingendo a risorse statali ed è anch'essa imputabile allo Stato.

6.2.3. Vantaggio economico

- (131) Ai sensi del punto 3.2 della comunicazione sulle garanzie, una singola garanzia statale non costituisce aiuto di Stato qualora vengano rispettate tutte le seguenti condizioni: «a) il mutuatario non si trova in difficoltà finanziarie [...], b) l'entità della garanzia può essere correttamente misurata al momento della concessione.[...] c) la garanzia non assiste più dell'80 % del prestito (o di un'altra obbligazione finanziaria) in essere [...], d) per la garanzia viene pagato un prezzo orientato al mercato [...]».
- (132) Nel presente caso il Land Renania-Palatinato ha prestato una garanzia per la copertura del 100 % dei prestiti concessi da ISB a favore di FFHG. La garanzia pertanto supera la soglia dell'80 % del prestito in essere.
- (133) La Germania ha osservato che sebbene i prestiti siano stati coperti da una garanzia statale del 100 %, per la garanzia FFHG paga un prezzo orientato al mercato e quindi non riceve alcun vantaggio. A sostegno di quanto affermato, la Germania ha presentato una valutazione effettuata da Deutsche Bank. Come indicato al considerando 153, Deutsche Bank ha assegnato a FFHG il rating [\leq BBB+]. Tale valutazione è stata confermata da altre due banche e dal rating assegnato dal modello di valutazione del credito di Moody's (cfr. considerando 157 e 158). Tuttavia, Deutsche Bank ha calcolato che il margine di rischio applicabile per un prestito a 5 anni sarebbe stato compreso tra [l'1,30 % e il 2,05 %] annuo. Come indicato nella sezione 6.3.2, il margine di rischio applicabile per un prestito garantito al 100 % da una garanzia statale sarebbe stato compreso tra [lo 0,25 % e lo 0,7 %] annuo. Stando alla Germania, la differenza nei margini fra le due fattispecie fornisce l'indicazione del prezzo della garanzia statale del 100 %. Tale differenza è quindi, secondo la stima di Deutsche Bank, compresa tra [lo 0,6 % e l'1,8 %] annuo⁽⁴⁹⁾.
- (134) In base al punto 4.2, secondo comma, della comunicazione sulle garanzie, il vantaggio può essere calcolato come la differenza tra il tasso specifico d'interesse di mercato che sarebbe stato applicato a FFHG in mancanza della garanzia, da un lato, e, dall'altro, il tasso d'interesse ottenuto grazie alla garanzia statale, dopo aver tenuto conto degli eventuali premi versati.

⁽⁴⁷⁾ Cfr. nota a piè di pagina 33.

⁽⁴⁸⁾ Cfr. nota a piè di pagina 34.

⁽⁴⁹⁾ $[1,3\% - 0,7\% = 0,6\% \text{ e } 2,05\% - 0,25\% = 1,8\%]$



- (135) Conformemente alla comunicazione relativa ai tassi di riferimento, per un'azienda con un rating scarso (B) e con costituzione di garanzie normale⁽⁵⁰⁾ si applicherebbe il margine di rischio del 4 % annuo. La differenza fra il margine di rischio applicabile ai sensi della comunicazione relativa ai tassi di riferimento e il margine di rischio applicato ai prestiti ISB, insieme con il tasso di garanzia effettivamente praticato dal Land fornisce un'indicazione del vantaggio ricevuto da FFHG grazie alla garanzia statale del 100 %. Questa differenza è compresa, per i prestiti nn. 2 e 5 tra [1,5 % e il 3,5 %] annuo⁽⁵¹⁾ e tra [1,5 % e il 3,5 %] annuo⁽⁵²⁾ rispettivamente e, per i prestiti nn. 1, 3 e 4, tra [1,5 % e il 3,5 %] annuo⁽⁵³⁾. Inoltre, FFHG non ha pagato alcuna commissione bancaria (solitamente da [5 a 30] punti base⁽⁵⁴⁾). È evidente che alle normali condizioni di mercato, FFHG avrebbe dovuto pagare un tale premio di garanzia (ovvero [da 0,5 % a 1,5 %] annuo) per poter ottenere una garanzia da terzi per i propri prestiti. Pertanto, la garanzia comporta evidentemente un vantaggio.
- (136) Poiché la garanzia prestata dal Land copre il 100 % del prestito in essere e FFHG paga un premio inferiore al prezzo di mercato, quest'ultima ha ottenuto un vantaggio che non avrebbe altrimenti ottenuto sul mercato. L'entità di tale vantaggio equivale alla differenza fra il margine di rischio applicabile ai sensi della comunicazione relativa ai tassi di riferimento da un lato, e, dall'altro la somma del margine di rischio applicato ai prestiti ISB, del tasso di garanzia effettivamente praticato dal Land e della commissione bancaria.

6.2.4. Selettività

- (137) Dal momento che la garanzia statale del 100 % è stata concessa solo a FFHG, tale misura deve ritenersi di natura selettiva.

6.2.5. Distorsione della concorrenza ed effetti sugli scambi

- (138) Per le stesse ragioni esposte ai considerando 120 e seguenti, la Commissione ritiene che qualsiasi vantaggio economico selettivo concesso a FFHG possa falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra gli Stati membri.

6.2.6. Conclusioni

- (139) Alla luce delle considerazioni formulate ai considerando da 127 a 138, la Commissione ritiene che la garanzia statale prestata dal Land Renania-Palatinato a copertura del 100 % dei prestiti ISB in essere costituisca aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

6.3. Natura di aiuto di Stato dei prestiti concessi da ISB a favore di FFHG

6.3.1. Applicabilità al finanziamento delle infrastrutture aeroportuali delle norme sugli aiuti di Stato

- (140) Per i motivi esposti ai considerando 99 e seguenti, FFHG deve essere considerata un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

6.3.2. Risorse statali e imputabilità allo Stato

- (141) ISB è detenuta al 100 % dal Land Renania-Palatinato. Per tale ragione essa costituisce un'impresa pubblica ai sensi dell'articolo 2, lettera b), della direttiva 2006/111/CE della Commissione del 16 novembre 2006, e i prestiti da essa concessi devono essere pertanto considerati come finanziati con risorse statali.

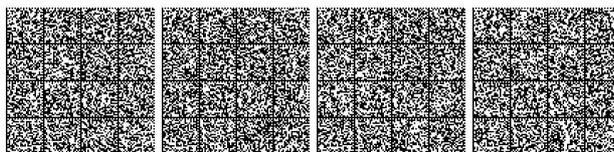
⁽⁵⁰⁾ Perdita in caso di inadempimento (LGD) fra il 30 % e il 60 %.

⁽⁵¹⁾ [...]

⁽⁵²⁾ [...]

⁽⁵³⁾ [...]

⁽⁵⁴⁾ Cfr. ad esempio, Oxera, *Estimating the cost of capital for Dutch water companies* (Stima del costo del capitale per le società olandesi di gestione dell'acqua) 2011 (pag. 3). Cfr. anche i dati Bloomberg relativi alle commissioni di sottoscrizione per l'emissione di obbligazioni.



- (142) È pacifico che il Land esercitasse un ampio controllo sulla gestione di ISB, con la conseguenza che i prestiti da essa concessi sono imputabili allo Stato. ISB è la banca per lo sviluppo del Land Renania-Palatinato e ha un ruolo importante nella politica di sviluppo regionale. Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1 dello statuto della banca, il ruolo di ISB è quello di sostenere il Land nelle sue politiche finanziarie, economiche, regionali e in materia di trasporto, ambiente e occupazione. Nel caso di specie, i prestiti concessi da ISB hanno rifinanziato prestiti precedentemente contratti da FFHG per finanziare misure infrastrutturali presso l'aeroporto.
- (143) Inoltre, oltre a due rappresentanti della Camera dell'artigianato e della Camera dell'industria e del commercio, l'organo di vigilanza di ISB (il *Verwaltungsrat*) è composto da cinque rappresentanti delle autorità pubbliche (compresi i due sottosegretari, rispettivamente, del ministero delle Finanze e del ministero dei Trasporti, dell'agricoltura e della viticoltura del Land Renania-Palatinato) che assicurano il controllo delle attività di ISB da parte dello Stato. Inoltre, il suo comitato consultivo (il *Beirat*) è composto da rappresentanti delle autorità pubbliche.
- (144) Inoltre, i prestiti ISB sono stati garantiti da una garanzia statale del 100 % emessa dal Land (cfr. la sezione 6.2).
- (145) Sulla base di questi elementi, la Commissione ritiene che lo Stato fosse in grado di controllare le attività di ISB e non si può presumere che non sarebbe stato coinvolto in una importante decisione riguardante il finanziamento dell'infrastruttura aeroportuale. Pertanto, la Commissione ritiene che la decisione di rifinanziare con i prestiti ISB quelli precedentemente contratti da FFHG sia imputabile alle autorità pubbliche.

6.3.3. Vantaggio economico

- (146) Per verificare se un'impresa abbia beneficiato di un vantaggio economico indotto dalla concessione di un prestito a condizioni privilegiate, la Commissione applica il «principio dell'investitore in economia di mercato». In base a tale principio, il capitale di debito messo direttamente o indirettamente a disposizione dallo Stato con modalità che corrispondono alle normali condizioni di mercato non è da qualificarsi come aiuto di Stato ⁽⁵⁵⁾.
- (147) Il principio dell'investitore in economia di mercato determina cosa farebbe un'impresa privata di dimensioni comparabili in una situazione analoga. Esso mira a individuare e separare le misure finanziarie adottate dallo Stato che non sarebbero state adottate da un investitore privato, da quelle finanziariamente ragionevoli, e che pertanto sarebbero state adottate da un investitore privato, al fine di determinare se vi sia un vantaggio economico.
- (148) Conformemente alla sua prassi decisionale ⁽⁵⁶⁾, per stabilire se il finanziamento in esame sia stato concesso a condizioni favorevoli la Commissione può, in assenza di altre proxy, mettere a confronto il tasso di interesse sul prestito in questione con il tasso di riferimento stabilito nella comunicazione.
- (149) La comunicazione relativa ai tassi di riferimento stabilisce il metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione che sono applicati come approssimazione del tasso di mercato. Tuttavia, poiché i tassi stabiliti dalla comunicazione sui tassi di riferimento fungono da valori di riferimento, se in un caso specifico la Commissione dispone di altri indicatori del tasso di interesse che il beneficiario del prestito può ottenere sul mercato, essa può basare la propria valutazione su tali indicatori.
- (150) Nel caso di specie, la Commissione deve valutare se le condizioni dei prestiti ISB (come riassunto nella tabella 5) assistiti da garanzia statale del 100 % conferiscano a FFHG un vantaggio economico che l'impresa beneficiaria non avrebbe ottenuto alle normali condizioni di mercato. La conformità al mercato delle condizioni della garanzia statale del 100 % fornita dal Land Renania-Palatinato è stata valutata nella sezione 6.2.

⁽⁵⁵⁾ Comunicazione della Commissione agli Stati membri — Applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CEE e dell'articolo 5 della direttiva 80/723/CEE della Commissione alle imprese pubbliche dell'industria manifatturiera (GU C 307 del 13.11.1993, pag. 3, punto 11). La comunicazione riguarda specificamente l'industria manifatturiera, ma si può applicare, in linea di principio, anche agli altri settori economici. Cfr. anche causa T-16/96, *Cityflyer*, Racc. 1998, pag. II-757, punto 51.

⁽⁵⁶⁾ Decisione 2013/693/UE della Commissione, del 3 ottobre 2012, relativa all'aiuto di Stato SA.23600 — C 38/08 (ex NN 53/07) — Germania — Finanziamento del Terminal 2 dell'aeroporto di Monaco (GU L 319 del 29.11.2013, pag. 8), e Decisione (UE) 2015/1469 della Commissione del 23 luglio 2014 sull'aiuto di Stato SA.30743 (2012/C) (ex N 138/10) — Germania Finanziamento di progetti infrastrutturali nell'aeroporto di Lipsia/Halle (2) (GU L 232 del 4.9.2015, pag. 1).



- (151) La Germania ha osservato che i prestiti ISB sono stati accordati a condizioni di mercato comparabili a quelle dei prestiti che andavano a rifinanziare (cfr. considerando 52 e seguenti). A tale proposito, la Germania ha affermato che le condizioni dei prestiti ISB possono essere comparabili a quelle dei prestiti concessi da Nassauische Sparkasse nel 2005, anch'essi garantiti in modo analogo ai prestiti ISB. Pertanto, la Germania ha sostenuto che, essendo gli interessi da corrispondere sui prestiti ISB allo stesso livello degli interessi sui prestiti rifinanziati dai prestiti ISB, non vi può essere alcun vantaggio a favore di FFHG.
- (152) Inoltre, la Germania ha precisato che nel 2009, in preparazione del nuovo finanziamento, FFHG ha incaricato Deutsche Bank di fornire un'indicazione del margine di rischio per il rifinanziamento dei propri prestiti esistenti, tenuto conto della garanzia del 100 % fornita dal Land Renania-Palatinato.
- (153) Coerentemente con la metodologia su cui si basa la comunicazione del 2008 relativa ai tassi di riferimento, la Commissione ritiene che i tassi di interesse sui prestiti possano essere considerati in linea con le condizioni di mercato quando il prezzo dei prestiti è fissato a un tasso uguale o superiore al tasso di benchmark dato dalla seguente formula:

Tasso di benchmark = tasso base + margine di rischio + spese

- (154) Il tasso d'interesse di base corrisponde ai costi che le banche devono sostenere per fornire liquidità (costi di finanziamento). Per i finanziamenti a tasso fisso (ovvero i finanziamenti in cui il tasso d'interesse è fissato per l'intera durata del prestito), il tasso d'interesse di base deve essere calcolato sulla base dei tassi di swap ⁽⁵⁷⁾ di durata e valuta equivalenti a quelle delle passività corrispondenti. Il margine di rischio rappresenta la remunerazione del creditore per i rischi connessi al singolo finanziamento, in particolare per il rischio di credito. Il margine di rischio può essere dedotto da un campione adeguato di spread CDS ⁽⁵⁸⁾ in rapporto con le unità di riferimento il cui rating sia simile. Sembra infine opportuno aggiungere da 10 a 20 punti base come valore approssimativo per le spese bancarie che le imprese devono generalmente sostenere ⁽⁵⁹⁾.

Adeguatezza dei margini di rischio in base al rating

- (155) Per verificare se all'interesse di base sia stato aggiunto un adeguato premio di rischio occorre determinare il rating dell'impresa. FFHG non è classificata da alcuna agenzia di rating. La Germania, tuttavia, ha osservato che nell'indicazione del margine di rischio formulata da Deutsche Bank, quest'ultima ha valutato anche il merito di credito di FFHG. Sulla base dell'analisi effettuata da Deutsche Bank sui dati finanziari di FFHG relativi agli anni finanziari dal 2006 al 2008, FFHG è classificata nella categoria di rating [$<BBB+$]. Tuttavia tale analisi non specifica il rating preciso della società.
- (156) La Commissione osserva che la categoria di rating [$<BBB+$] comprende tutti i rating inferiori a [$BBB+$]. Pertanto, il rating [$<BBB+$] assegnato a FFHG da Deutsche Bank può quindi essere interpretato come un qualsiasi rating inferiore a [$BBB+$] sulla scala di rating Standard & Poor's.
- (157) Oltre all'analisi di Deutsche Bank, la Germania ha trasmesso le indicazioni del rating di FFHG effettuate da altre due banche. La Commissione rileva che anche le suddette banche hanno inserito FFHG nella categoria di rating [$<BBB+$]. Nel 2010 Volksbank ha assegnato a FFHG il rating [...] secondo la sua scala di rating interna (tale rating corrisponde alla categoria [da B a BB] sulla scala di rating Standard and Poor's). Nel 2011 Kreissparkasse Birkenfeld ha assegnato a FFHG il rating [...] secondo la sua scala di rating interna (tale rating corrisponde alla categoria [da B- a BB-] sulla scala di rating Standard and Poor's).
- (158) Infine, la Germania ha trasmesso i rating di FFHG elaborati secondo il modello di valutazione del credito di Moody's sulla base dei dati disponibili all'epoca della concessione dei prestiti ISB (cfr. tabella 8). Queste valutazioni confermano il rating [$<BBB+$] assegnato da Deutsche Bank e variano tra [B2] sulla scala rating di Moody's (cioè [B] sulla scala di rating Standard & Poor's) e [Baa3] sulla scala di rating di Moody's (cioè [$BBB-$] sulla scala di rating Standard & Poor's).

⁽⁵⁷⁾ Il tasso swap è l'equivalente, ma a più lungo termine, del tasso interbancario offerto (*Inter-Bank Offered Rate* — IBOR). È utilizzato sui mercati finanziari come tasso d'interesse di riferimento (*benchmark*) per stabilire il tasso di finanziamento.

⁽⁵⁸⁾ Il credit default swap (CDS) è un contratto derivato su crediti concluso tra il garante della protezione e l'acquirente della protezione, tramite il quale il rischio di credito relativo a un'unità di riferimento sottostante viene trasferito dall'acquirente al garante. L'acquirente della protezione paga al garante un premio per ogni periodo fino al termine del contratto CDS o (se la condizione seguente è soddisfatta prima) fino all'intervenire di un evento di credito determinato in precedenza. Questo premio pagato dall'acquirente della protezione a intervalli regolari (espresso in percentuale o in punti base dell'importo assicurato, il «valore nominale») è definito spread CDS. Gli spread CDS possono essere utilizzati come valori di riferimento adeguati per determinare il prezzo del rischio di credito.

⁽⁵⁹⁾ Cfr. nota a piè di pagina 54.



- (159) Alla luce delle considerazioni esposte ai considerando da 153 a 158, la Commissione ritiene che il rating di FFHG corrisponda a non più di [BBB-] sulla scala di rating Standard & Poor's.
- (160) Tuttavia, per poter determinare se, oltre a un eventuale possibile vantaggio concesso dalla garanzia statale del 100 % (cfr. sezione 6.2), i prestiti ISB abbiano conferito un eventuale vantaggio a FFHG, si deve prendere in considerazione il rating dell'emittente della garanzia statale del 100 % (ovvero il rating del Land Renania-Palatinato), altrimenti si prenderebbe in considerazione due volte il vantaggio derivante dalla garanzia statale. Come indicato al considerando 117, il rating del Land Renania-Palatinato è AAA.
- (161) Pertanto, dato che i prestiti ISB sono stati concessi nel contesto di una garanzia statale, la Commissione ritiene opportuno determinare il margine di rischio sulla base delle euro-obbligazioni a 5 anni dei *Länder* tedeschi (da [5 a 25] punti base). La Commissione ha inoltre osservato che nella sua analisi Deutsche Bank ha aggiunto un premio di rischio compreso tra [5 e 25] punti base in ragione del fatto che i prestiti non sono stati concessi direttamente al Land, ma sono solo garantiti da una garanzia statale del 100 %, oltre a un premio aggiuntivo compreso tra [5 e 25] punti base per la ridotta negoziabilità del debito. La Commissione ritiene che queste ipotesi siano ragionevoli e che il conseguente margine di rischio compreso tra [20 e 70] punti base sia adeguato visto il merito di credito dell'emittente della garanzia.

Conformità dei prestiti ISB nn. 2 e 5 con il mercato

- (162) Per quanto riguarda i prestiti ISB nn. 2 e 5 a tasso variabile, il tasso di interesse effettivo è l'EURIBOR più un margine di rischio dello [0,35 %-0,55 %] annuo e dello [0,25 %-0,45 %] annuo, rispettivamente. Il margine di rischio per il prestito ISB n. 2 rientra nei limiti determinati da Deutsche Bank, mentre il margine di rischio per il prestito ISB n. 5 era inferiore di 4 punti base rispetto al premio di rischio determinato da Deutsche Bank. Sui due prestiti ISB non è stata applicata alcuna commissione bancaria. Pertanto, la Commissione ritiene che il tasso applicato per la concessione dei due prestiti costituisca un elemento di vantaggio, seppur minimo (il tasso di interesse applicato per il prestito numero 2 parrebbe al di sotto del benchmark di [10-30] punti base e il prestito numero 5 di [5-25] punti base).

Conformità dei prestiti ISB nn. 1, 3 e 4 con il mercato

- (163) La Commissione rileva che il tasso di interesse dei prestiti ISB nn. 1, 3 e 4 è fisso. Poiché tutti e tre i prestiti hanno un piano di ammortamento, per stabilire le relative scadenze dei prestiti in questione, si deve prendere in considerazione il loro piano di ammortamento.
- (164) A tale proposito, la Commissione ha calcolato la vita media ponderata (*weighted average life*, WAL) dei prestiti, che indica il numero medio di anni durante i quali ciascun euro rimane in circolazione. Il WAL del prestito n. 1 è stato calcolato in 3,92 anni, quello del n. 3 in 1,17 anni e il WAL del prestito n. 4 in 3,29 anni.
- (165) Poiché il WAL del prestito n. 1 è di 3,92 anni, per determinare il suo tasso base la Commissione ha usato come valore di riferimento il tasso swap EUR a 4 anni ⁽⁶⁰⁾. Per il prestito n. 3, è stato usato come valore di riferimento il tasso swap EUR a un anno ⁽⁶¹⁾ come valore approssimativo che più si avvicina al suo WAL di 1,17 anni. Per il prestito n. 4, è stato usato come valore di riferimento il tasso swap EUR a tre anni ⁽⁶²⁾ come valore approssimativo del suo WAL di 3,29 anni. I tassi swap pertinenti sono stati ricavati da Bloomberg, per il giorno in cui sono stati erogati i prestiti ⁽⁶³⁾. I valori dei corrispondenti tassi swap sono i seguenti: [2 %-3 %] per il prestito n. 1, [1 %-1,5 %] per il prestito n. 3, e [1,5 %-2,5 %] per il prestito n. 4 ⁽⁶⁴⁾.
- (166) Tale approccio porta a un tasso benchmark per il prestito n. 1 (con garanzia statale del 100 %) del [2,5 %-4,5 %] ⁽⁶⁵⁾, per il prestito n. 3 (con garanzia statale del 100 %) dell'[1,5 %-3 %] ⁽⁶⁶⁾ e per il prestito n. 4 (con garanzia statale del 100 %) del [2 %-3,5 %] ⁽⁶⁷⁾.

⁽⁶⁰⁾ Bloomberg codice EUSA4.

⁽⁶¹⁾ Bloomberg codice EUSA1.

⁽⁶²⁾ Bloomberg codice EUSA3.

⁽⁶³⁾ Il prestito n. 1 è stato erogato il 14 luglio 2009, il prestito n. 3 il 28 agosto 2009 e il prestito n. 4 l'8 settembre 2009.

⁽⁶⁴⁾ Fonte: Bloomberg.

⁽⁶⁵⁾ [...]

⁽⁶⁶⁾ [...]

⁽⁶⁷⁾ [...]



- (167) I prestiti nn. 1, 3 e 4 sono stati concessi a tassi ben al di sopra dei tassi benchmark (il prestito n. 1 al [$> 3\%$; $< 4,5\%$], il prestito n. 3 al [$> 3\%$; $< 4,5\%$] e il prestito n. 4 al [$> 3\%$; $< 4,5\%$]) e la Commissione ritiene che ciò sia indicativo del fatto che i prestiti sono stati concessi in linea con le condizioni di mercato, per cui esclude l'esistenza di un vantaggio.

6.3.4. Selettività

- (168) Poiché i prestiti nn. 2 e 5 sono stati concessi a condizioni preferenziali solo a FFHG, tali misure devono ritenersi di natura selettiva.

6.3.5. Distorsione della concorrenza ed effetti sugli scambi

- (169) Per le stesse ragioni esposte ai considerando 120 e seguenti, la Commissione ritiene che qualsiasi vantaggio economico selettivo concesso a FFHG possa falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra gli Stati membri.

6.3.6. Conclusione

- (170) Tenuto conto dei considerando da 140 a 169 di cui sopra, la Commissione conclude che i prestiti ISB nn. 1, 3 e 4 sono stati concessi a tassi di interesse in linea con le condizioni di mercato, per cui esclude l'esistenza di un vantaggio. Pertanto, dato che i criteri cumulativi di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato non sono soddisfatti, la Commissione ritiene che questi prestiti ISB non costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.
- (171) Tenuto conto dei considerando da 140 a 169 di cui sopra, la Commissione conclude che i prestiti ISB nn. 2 e 5 sono stati concessi a tassi inferiori al tasso benchmark. Pertanto, poiché gli altri criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sono soddisfatti, la Commissione ritiene che questi prestiti ISB costituiscano aiuti di Stato (seppure in misura minima).

6.4. Legittimità dell'aiuto

- (172) Ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato, gli Stati membri sono tenuti a notificare i progetti diretti a istituire o modificare aiuti e non possono dare esecuzione alle misure progettate prima che la procedura di notifica abbia condotto a una decisione finale.
- (173) Poiché i fondi forniti dal *cash-pool* a condizioni privilegiate, i prestiti ISB nn. 2 e 5 e la garanzia statale del 100 % sono già stati messi a disposizione di FFHG, la Commissione ritiene che la Germania non abbia ottemperato a quanto disposto dall'articolo 108, paragrafo 3, del trattato ⁽⁶⁸⁾.

6.5. Compatibilità

6.5.1. L'applicabilità degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione

- (174) Lufthansa ritiene che nel valutare le misure di aiuto di Stato in oggetto, la Commissione debba applicare gli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.
- (175) Gli orientamenti per il settore dell'aviazione contengono disposizioni specifiche e dettagliate sul finanziamento pubblico degli aeroporti, compresi gli aiuti al funzionamento. Come indicato al punto 117 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, gli aeroporti più piccoli possono incontrare difficoltà nell'assicurare il finanziamento delle loro operazioni in assenza di finanziamenti pubblici, a causa degli elevati costi fissi (deficit di finanziamento).

⁽⁶⁸⁾ Causa T-109/01, *Fleuren Compost/Commissione*, Racc. 2004, pag. II-127.



- (176) Anche se si dovessero applicare gli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione nel caso di aiuti a un aeroporto, questi non sarebbero applicabili al presente caso perché FFHG non era un aeroporto in difficoltà.
- (177) Conformemente agli orientamenti del 2014 per il salvataggio e la ristrutturazione ⁽⁶⁹⁾, la Commissione condurrà un esame delle misure di aiuto sulla base degli orientamenti applicati all'epoca in cui è stato concesso l'aiuto. Poiché nel caso di specie l'aiuto è stato concesso fra il 2009 e il 2011 (cioè ben prima della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale degli orientamenti del 2014 per il salvataggio e la ristrutturazione), la Commissione valuterà se FFHG possa essere considerata una impresa in difficoltà sulla base degli orientamenti del 2004 per il salvataggio e la ristrutturazione (vale a dire, gli orientamenti applicabili all'epoca in cui è stato concesso l'aiuto).
- (178) Conformemente al punto 10 degli orientamenti del 2004 per il salvataggio e la ristrutturazione, un'impresa è considerata in difficoltà qualora, nel caso di società a responsabilità limitata, abbia perso più della metà del capitale sociale e la perdita di più di un quarto di tale capitale sia intervenuta nel corso degli ultimi dodici mesi, o qualora ricorrano le condizioni previste dal diritto nazionale per l'apertura nei loro confronti di una procedura concorsuale per insolvenza.
- (179) Nel caso di specie, all'epoca della concessione dell'aiuto non sussisteva nessuna delle due condizioni. Il capitale sociale di FFHG, che è una società a responsabilità limitata, è rimasto stabile a 50 milioni di EUR nel periodo 2007-2010, e ha registrato un leggero calo da 50 milioni di EUR a 44 milioni di EUR nel 2011 e 38 milioni di EUR nel 2012. FFHG non ha soddisfatto neanche le condizioni previste dal diritto nazionale tedesco per l'apertura nei suoi confronti di una procedura concorsuale per insolvenza.
- (180) I risultati finanziari riassunti nella tabella 4 non suggeriscono che FFHG debba essere considerata un'impresa in difficoltà. A tale proposito, conformemente al punto 11 degli orientamenti del 2004 per il salvataggio e la ristrutturazione, anche qualora non ricorra alcuna delle condizioni di cui al punto 10, un'impresa può comunque essere considerata in difficoltà in particolare quando siano presenti i sintomi caratteristici di un'impresa in difficoltà, quali il livello crescente delle perdite, la diminuzione del fatturato, la diminuzione del flusso di cassa, l'aumento dell'indebitamento e degli oneri per interessi ecc. Tuttavia, nel caso di specie, nonostante il decremento del numero di passeggeri a causa della crisi economico-finanziaria, i risultati finanziari di FFHG dimostrano che questa ha compiuto dei progressi verso la redditività.
- (181) Alla luce delle considerazioni esposte ai considerando 175 e seguenti, la Commissione ritiene che quando è stato concesso l'aiuto FFHG non poteva essere considerata un'impresa in difficoltà e, quindi, gli orientamenti del 2004 per il salvataggio e la ristrutturazione non sono applicabili.

6.5.2. L'applicabilità degli orientamenti del 2005 e del 2014 per il settore dell'aviazione

- (182) L'articolo 107, paragrafo 3, del TFUE prevede una serie di eccezioni rispetto alla regola generale fissata dall'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, secondo cui l'aiuto di Stato non è compatibile con il mercato interno. L'aiuto in questione può essere valutato sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato, il quale dispone che: «gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse», possono essere considerati compatibili con il mercato interno.
- (183) In questo contesto, gli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione forniscono una base che consente di valutare l'ammissibilità degli aiuti agli aeroporti ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato.
- (184) In applicazione degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, la Commissione ritiene che la *comunicazione della Commissione relativa alla determinazione delle norme applicabili alla valutazione di aiuti di Stato illegali* ⁽⁷⁰⁾ si applichi agli aiuti all'investimento illegali concessi a favore degli aeroporti. A tale proposito, se gli aiuti agli investimenti illegali sono stati concessi prima del 4 aprile 2014, la Commissione applicherà le norme di compatibilità vigenti allorché gli aiuti agli investimenti illegali sono stati concessi. Di conseguenza, la Commissione applicherà i principi esposti negli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione nel caso di aiuti agli investimenti illegali agli aeroporti concessi prima del 4 aprile 2014 ⁽⁷¹⁾.

⁽⁶⁹⁾ Orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà (GU C 249 del 31.7.2014, pag. 1).

⁽⁷⁰⁾ GU C 119 del 22.5.2002, pag. 22.

⁽⁷¹⁾ Punto 173 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.



- (185) Per contro, la Commissione negli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, ritiene che le disposizioni della sua comunicazione relativa alla determinazione delle norme applicabili per la valutazione degli aiuti di Stato illegali non debbano applicarsi ai casi pendenti di aiuti al funzionamento illegali concessi ad aeroporti prima del 4 aprile 2014. La Commissione applicherà invece i principi contenuti negli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione a tutti i casi relativi ad aiuti al funzionamento (notifiche pendenti e aiuti illegali non notificati) ad aeroporti anche se l'aiuto è stato concesso prima del 4 aprile 2014 e dell'inizio del periodo transitorio ⁽⁷²⁾.
- (186) La Commissione ha già concluso, al considerando 173, che le misure oggetto di esame costituiscono aiuti di Stato illegali concessi prima del 4 aprile 2014.

6.5.3. Distinzione tra aiuto all'investimento e aiuto al funzionamento

- (187) Alla luce delle disposizioni degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione di cui ai considerando 184 e 185, la Commissione deve determinare se la misura in questione costituisca un aiuto illegale all'investimento o al funzionamento.
- (188) Ai sensi del punto 25, lettera r), degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, per «aiuto all'investimento» si intende un «aiuto destinato a finanziare attività di capitale fisso; più nello specifico per coprire un «deficit di finanziamento dei costi di capitale». Inoltre, ai sensi del punto 25, lettera r) degli orientamenti, un aiuto all'investimento può riferirsi sia a un pagamento anticipato (destinato cioè a coprire i costi di investimento iniziali), sia a un aiuto corrisposto in forma di rate periodiche (a copertura dei costi di capitale, vale a dire dell'ammortamento annuale e dei costi di finanziamento).
- (189) L'aiuto al funzionamento, d'altro canto, riguarda la copertura, in tutto o in parte, dei costi di esercizio di un aeroporto, definiti come «i costi relativi alla fornitura di servizi aeroportuali, tra cui categorie di costi quali costi di personale, servizi prestati sulla base di contratti, comunicazioni, rifiuti, energia, manutenzione, affitti e costi amministrativi, ad esclusione dei costi di capitale, di sostegno alla commercializzazione o altri incentivi concessi alle compagnie aeree dall'aeroporto, e i costi di competenza dei pubblici poteri» ⁽⁷³⁾.
- (190) Alla luce di tali definizioni, la Commissione ritiene che la garanzia statale del 100 % per i prestiti ISB concessi a condizioni privilegiate e i prestiti ISB nn. 2 e 5 costituiscano aiuti all'investimento a favore di FFHG. Tali fondi erano tutti connessi al rifinanziamento dei prestiti che a loro volta avevano finanziato un particolare progetto di investimento infrastrutturale (cfr. tabella 9). Inoltre, gli importi dei prestiti ISB sono uguali o inferiori ai rispettivi investimenti effettuati.

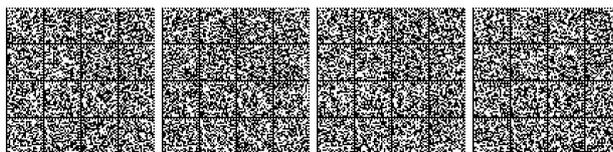
Tabella 9

Panoramica comparativa dell'importo dei prestiti ISB e del loro scopo ⁽¹⁾

Prestito ISB n.	Importo del prestito in milioni di euro	Scopo del prestito
1	18,4	[...] investimenti infrastrutturali ammontanti a [...]
2	20,0	[...] investimenti infrastrutturali ammontanti a [...]
3	2,5	[...] investimenti infrastrutturali ammontanti a [...]

⁽⁷²⁾ Punto 172 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

⁽⁷³⁾ Punto 25, lettera v), degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.



Prestito ISB n.	Importo del prestito in milioni di euro	Scopo del prestito
4	25,9	[...] investimenti infrastrutturali ammontanti a [...]
5	6,8	[...] investimenti infrastrutturali ammontanti a [...]

(¹) La panoramica si basa sulle indicazioni contenute negli accordi di finanziamento ISB relativamente allo scopo dei rispettivi prestiti e agli importi dell'investimento.

- (191) Pertanto, la Commissione ritiene che la garanzia statale del 100 % prestata per i prestiti ISB e i prestiti ISB nn. 2 e 5 costituiscano aiuti illegali all'investimento perché concessi prima del 4 aprile 2014, la cui compatibilità deve essere valutata ai sensi degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione.
- (192) Per quanto riguarda i fondi messi a disposizione dal *cash-pool* a condizioni privilegiate, la Germania ritiene che anche tali fondi siano stati usati per finanziare investimenti infrastrutturali negli anni dal 2009 al 2012.
- (193) Nel periodo 2009-2012 nell'aeroporto di Francoforte-Hahn sono stati effettuati investimenti per 46 milioni di EUR (cfr. tabella 3). L'ammontare di detti investimenti è quasi equivalente ai fondi erogati dal *cash-pool* nel medesimo periodo. Inoltre, nel periodo dal 2009 al 2012 i risultati d'esercizio (⁷⁴) (comprese le entrate straordinarie, vale a dire le entrate diverse da quelle aeronautiche e non aeronautiche e le entrate derivanti dalla vendita di terreni o immobili) sono stati positivi (cfr. tabella 4). Ciò sta a indicare che l'aeroporto era in grado di coprire i propri costi d'esercizio ordinari e che i fondi forniti dal *cash-pool* sono stati usati per finanziare gli investimenti infrastrutturali dell'aeroporto. Pertanto, i fondi forniti dal *cash-pool* costituiscono aiuti illegali all'investimento concessi prima del 4 aprile 2014, la cui compatibilità deve essere valutata ai sensi degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione. A tal riguardo, sono altresì d'applicazione le considerazioni esposte nella sezione 6.5.3. In particolare, poiché l'importo dei fondi erogati è inferiore all'investimento totale, l'aiuto può essere considerato proporzionato e necessario.
- (194) Tuttavia, è d'uopo osservare che i fondi erogati dal *cash-pool* non erano dedicati a uno scopo specifico. Inoltre, i risultati d'esercizio (comprese le entrate straordinarie, vale a dire le entrate diverse da quelle aeronautiche e non aeronautiche e le entrate derivanti dalla vendita di terreni o immobili) nel periodo in esame sono stati negativi (cfr. tabella 4). Questo potrebbe indicare che le entrate derivanti dall'attività ordinaria dell'aeroporto non erano sufficienti a coprire i costi d'esercizio. Inoltre, la Germania non ha dimostrato il meccanismo mediante il quale si garantiva che i fondi del *cash-pool* non sarebbero stati usati per finanziare la gestione ordinaria dell'aeroporto.
- (195) In tali circostanze, non si può escludere che i fondi del *cash-pool* siano stati utilizzati per evitare che FFHG esaurisse la propria liquidità, il che avrebbe potuto portare il gestore dell'aeroporto a ridurre i propri investimenti o trasformare FFHG in un'impresa in difficoltà. Pertanto, i fondi forniti dal *cash-pool* potrebbero essere considerati aiuti illegali al funzionamento concessi prima del 4 aprile 2014, la cui compatibilità deve essere valutata ai sensi degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione. Tale valutazione è effettuata in appresso nella sezione 6.5.4.

6.5.4. Compatibilità dell'aiuto all'investimento a norma degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione.

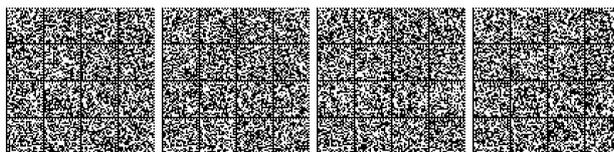
- (196) Conformemente al punto 61 degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione, la Commissione deve valutare se siano soddisfatte le seguenti condizioni cumulative:
- la costruzione e lo sfruttamento dell'infrastruttura risponde a un obiettivo di interesse generale chiaramente definito (sviluppo regionale, accessibilità ecc.);
 - l'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo perseguito;

(⁷⁴) Espresso come utile al lordo di interessi, imposte e ammortamenti (in prosieguo «EBITDA»).



- c) l'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine, in particolare in relazione all'uso delle infrastrutture esistenti;
- d) l'accesso all'infrastruttura è aperto a tutti gli utenti potenziali in modo paritario e non discriminatorio; e
- e) lo sviluppo degli scambi commerciali non è compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione.
- (197) Inoltre, per essere compatibile con il mercato interno, l'aiuto di Stato a favore degli aeroporti deve avere, come ogni altra misura di aiuto di Stato, un effetto di incentivo ed essere necessario e proporzionato all'obiettivo legittimo perseguito.
- (198) La Germania ha affermato che l'aiuto all'investimento concesso a favore di FFHG soddisfa tutti i requisiti di compatibilità previsti dagli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione.
- a) L'aiuto al funzionamento contribuisce al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune
- (199) L'aiuto all'investimento concesso a FFHG si proponeva di finanziare l'ulteriore conversione dell'ex-base militare degli Stati Uniti in aeroporto civile e il sostanziale sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale. Tali misure hanno fornito un contributo significativo allo sviluppo regionale, alla connettività della regione di Hunsrück e alla creazione di nuovi posti di lavoro in un'area economicamente colpita dalla chiusura della base militare americana, oltre ad aver contribuito a decongestionare l'aeroporto di Francoforte sul Meno.
- (200) Come evidenziato dalla Germania, la regione di Hunsrück è circondata da varie aree (come Landkreis Birkenfeld), che sono state indicate come regioni bisognose di sostegno nel quadro del *Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur*. In effetti, nel periodo in esame, la regione di Landkreis Birkenfeld è stata considerata, almeno in parte, una regione con prodotto interno lordo (PIL) inferiore alla media dell'Unione⁽⁷⁵⁾.
- (201) La Commissione ritiene che lo sviluppo dell'aeroporto di Francoforte-Hahn abbia inoltre contribuito significativamente alla creazione di nuovi posti di lavoro nella regione di Hunsrück. Come indicato dalla Germania, prendendo in considerazione tutte le attività dell'aeroporto, l'aeroporto di Francoforte-Hahn ha creato 3 063 posti di lavoro nella regione di Hunsrück nel 2012, di cui il 74 % a tempo pieno, con il 90 % dei lavoratori residenti nella stessa regione.
- (202) Inoltre, lo sviluppo dell'aeroporto di Francoforte-Hahn ha anche avuto effetti positivi indiretti, indotti e catalizzatori sulla creazione di posti di lavoro nella regione, così come, più in generale, sullo sviluppo regionale attraverso un numero crescente di attività economiche e turistiche. Stando alle informazioni presentate dalla Germania, l'aeroporto di Francoforte-Hahn contribuisce significativamente allo sviluppo del turismo in arrivo (~33 % dei passeggeri pari a circa un milione di persone nel 2005) e in partenza (~67 % dei passeggeri) nel Land Renania-Palatinato. Come indicato dalla Germania, l'88 % dei passeggeri in arrivo effettua almeno un pernottamento nella regione interessata, e ciò ha generato circa 5,7 milioni di pernottamenti nel 2005. Dal momento che l'88 % dei turisti in arrivo dall'aeroporto di Francoforte-Hahn trascorre almeno una notte e oltre l'80 % di questi anche dai due ai dieci giorni, si genera un utile totale pari a circa 133,7 milioni di EUR all'anno. Inoltre, il turismo in arrivo ha creato circa 11 000 posti di lavoro nella Renania-Palatinato.
- (203) Gli investimenti finanziati con l'aiuto in oggetto hanno anche migliorato l'accessibilità dell'area in questione. Ciononostante, la duplicazione di aeroporti non redditizi (o la creazione di capacità supplementare inutilizzata) non contribuisce a un obiettivo di interesse comune. Nel caso di specie, la Commissione ritiene che l'aiuto all'investimento non conduca a una tale duplicazione che diminuirebbe le prospettive d'uso a medio termine delle infrastrutture esistenti in altri aeroporti vicini. Infatti, non vi sono altri aeroporti nel raggio di 100 chilometri o a 60 minuti di percorrenza dall'aeroporto di Francoforte-Hahn. Gli aeroporti più vicini all'aeroporto di Francoforte-Hahn sono l'aeroporto di Francoforte sul Meno, situato a 115 chilometri di distanza, o un'ora e 15 minuti di percorrenza in automobile, e l'aeroporto di Lussemburgo, situato a un'ora e 30 minuti di percorrenza (111 chilometri).
- (204) L'aeroporto di Francoforte sul Meno è un *hub* aeroportuale internazionale che offre un'ampia varietà di destinazioni ed è utilizzato principalmente da una rete di vettori che offrono il traffico dei voli in coincidenza, mentre l'aeroporto di Francoforte-Hahn è usato principalmente per voli diretti low cost. Nell'aeroporto di

⁽⁷⁵⁾ Decisione della Commissione dell'8 novembre 2006 relativa al caso di aiuti di Stato N459/2006 — Germania — Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale: Germania (GU C 295 del 5.12.2006, pag. 6).



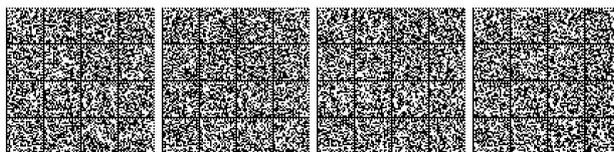
- Francoforte sul Meno il traffico è aumentato costantemente dal 2009, passando da 49,4 milioni di passeggeri nel 2000 a circa 58 milioni nel 2012. Tuttavia, in quel periodo la crescita è stata influenzata da problemi di congestione e limiti di capacità. Come la Germania ha sottolineato i limiti di capacità dell'aeroporto di Francoforte sul Meno sono stati costantemente superati. Pertanto, secondo la Germania, soprattutto alla luce della sua licenza di esercizio operativa 24 ore su 24, l'aeroporto di Francoforte-Hahn ha svolto un ruolo importante, mettendo a disposizione una capacità supplementare per alleviare la congestione dell'aeroporto di Francoforte sul Meno. Infatti, fino al 2009 Fraport era l'azionista di maggioranza di FFHG, il gestore dell'aeroporto di Francoforte-Hahn (2,7 milioni di passeggeri nel 2013, circa 4 milioni di passeggeri nel 2007, quando ha raggiunto il suo apice), e dell'aeroporto di Francoforte sul Meno (58 milioni di passeggeri e 2,1 milioni di merci), e, come tale, stava diversificando la propria strategia.
- (205) L'aeroporto di Lussemburgo, che è quello più vicino a Francoforte-Hahn, ma dista comunque circa 111 chilometri o un'ora e 30 minuti di percorrenza in automobile, aveva circa 1,7 milioni di passeggeri nel 2008 e ha registrato una rapida crescita arrivando a 2,2 milioni nel 2013. Anche se l'aeroporto di Lussemburgo registra volumi di traffico passeggeri leggermente più bassi dell'aeroporto di Francoforte-Hahn, la sua attività nel traffico merci è sostanzialmente maggiore, considerando le 674 000 tonnellate registrate nel 2013. Esso offre una gamma di voli di linea verso le capitali europee e voli charter verso mete di vacanza. Questa gamma di destinazioni corrisponde in larga misura alle esigenze dei dipendenti delle istituzioni finanziarie e internazionali ubicate in Lussemburgo.
- (206) L'aeroporto di Saarbrücken è situato a circa 128 chilometri dall'aeroporto di Francoforte-Hahn, il che corrisponde a più di 2 ore di percorrenza in automobile. Inoltre Francoforte-Hahn è utilizzato soprattutto da vettori low cost (Ryanair) e il trasporto merci costituisce un elemento piuttosto importante del suo modello commerciale; Saarbrücken, invece, offre principalmente voli di linea verso destinazioni nazionali ed è utilizzato solo in misura limitata per il trasporto aereo di merci.
- (207) Per quanto riguarda l'aeroporto di Zweibrücken, la Germania ha sottolineato che la distanza di 127 km dall'aeroporto di Francoforte-Hahn si traduce in un tempo di percorrenza di un'ora e 27 minuti in automobile e circa 4 ore in treno. Inoltre, la Germania ha osservato che esaminando il traffico passeggeri e il traffico merci nel periodo 2005-2012 non è possibile dedurre alcun rapporto di sostituzione fra i due aeroporti.
- (208) La Commissione rileva che vi è una certa sovrapposizione nelle attività degli aeroporti di Francoforte-Hahn e Zweibrücken, perché anche l'aeroporto di Zweibrücken effettua il trasporto aereo di merci e le destinazioni servite dall'aeroporto di Zweibrücken riguardano principalmente il traffico dei voli charter. A tale proposito, la Commissione rileva che il trasporto delle merci è più mobile del trasporto passeggeri ⁽⁷⁶⁾. In linea generale, si ritiene che il bacino di utenza degli aeroporti merci abbia un raggio di almeno 200 km e due ore di percorrenza. Le osservazioni degli operatori del settore suggeriscono che una percorrenza sino a mezza giornata di trasporto su strada (vale a dire, fino a 12 ore di percorrenza su mezzi pesanti) è, in linea generale, ritenuta accettabile dagli spedizionieri per il trasporto delle proprie merci ⁽⁷⁷⁾. Inoltre, in linea generale, nel traffico charter il fattore tempo è anche meno determinante e un tempo di percorrenza in automobile fino a 2 ore è considerato accettabile.
- (209) Si fa altresì osservare al contempo che, prima dell'arrivo sul mercato dell'aeroporto di Zweibrücken nel 2006, l'aeroporto di Francoforte-Hahn era già un aeroporto ben affermato con un traffico superiore ai 3 milioni di passeggeri e l'incasso di 123 000 tonnellate di merci. In considerazione dello sviluppo storico dei due aeroporti, della loro ubicazione geografica e della capacità ancora disponibile nell'aeroporto di Francoforte-Hahn nel momento in cui l'aeroporto di Zweibrücken è entrato nel mercato dell'aviazione commerciale nel 2006, la Commissione conclude che è l'apertura dell'aeroporto di Zweibrücken a costituire una duplicazione non necessaria di infrastrutture.
- (210) Pertanto, la Commissione conclude che gli investimenti concernenti l'aeroporto di Francoforte-Hahn non costituiscono una duplicazione di infrastrutture non redditizie già esistenti. Al contrario, l'aeroporto di Francoforte-Hahn ha svolto un ruolo importante per il decongestionamento dell'aeroporto di Francoforte sul Meno, senza limitare i piani di sviluppo di quest'ultimo. In mancanza degli investimenti nell'aeroporto di Francoforte-Hahn c'era infatti il rischio che la regione fosse scarsamente servita per le sue esigenze di trasporto.
- (211) Alla luce delle considerazioni esposte ai considerando da 199 a 210, la Commissione, pertanto, conclude che l'aiuto all'investimento destinato alla costruzione e alla gestione delle infrastrutture presso l'aeroporto di Francoforte-Hahn risponde a un obiettivo di interesse comune chiaramente definito, cioè lo sviluppo economico regionale, la creazione di posti di lavoro e il miglioramento dell'accessibilità della regione.

⁽⁷⁶⁾ Cfr. nota a piè di pagina 45.

⁽⁷⁷⁾ Cfr. nota a piè di pagina 46.



- b) L'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo
- (212) Secondo la Germania gli investimenti sono stati effettuati in funzione dei bisogni (ed erano quindi proporzionati) e le infrastrutture costruite erano necessarie perché l'aeroporto potesse garantire la connettività e lo sviluppo della regione e per decongestionare l'aeroporto di Francoforte sul Meno.
- (213) In base alle informazioni comunicate dalla Germania, la Commissione conviene sul fatto che gli investimenti finanziati fossero necessari e proporzionati all'obiettivo di interesse comune (cfr. considerando 68) e seguenti). Infatti, senza tali investimenti non sarebbe stato possibile completare la conversione dell'ex-base militare in aeroporto civile pienamente funzionante. Per poter sviluppare ulteriormente l'attività dei voli civili occorreva effettuare la costruzione delle strutture destinate ai passeggeri e alle merci, dei piazzali e la modernizzazione delle vie di rullaggio. L'infrastruttura costruita, quindi, era necessaria all'aeroporto per garantire la connettività e lo sviluppo della regione.
- (214) Inoltre, i progetti infrastrutturali sono stati intrapresi solo nella misura in cui erano necessari a raggiungere gli obiettivi stabiliti: mentre l'infrastruttura è stata costruita per un traffico passeggeri massimo di 4-5 milioni di passeggeri e 500 000 tonnellate di merci, le statistiche sul traffico riportate nella tabella 1 e nella tabella 2 indicano che il traffico passeggeri è aumentato costantemente fino al 2007, raggiungendo la cifra record di 4 milioni di passeggeri (cui ha fatto seguito un calo a 2,7 milioni nel 2013 per i motivi esposti al considerando 219) e che il volume del traffico merci ha superato le 500 000 tonnellate nel 2011. Ciò significa che la domanda di traffico attesa corrispondeva ampiamente alla domanda attuale e che gli investimenti non erano sovradimensionati.
- (215) Sebbene sia importante evitare che un investimento costituisca una duplicazione di infrastrutture non redditizie già esistenti, non è così nella fattispecie. Come già illustrato ai considerando da 203 a 210, nel raggio di 100 chilometri di distanza e 60 minuti di percorrenza non ci sono altri aeroporti, e anche se si considerasse un bacino d'utenza più esteso non ci sono effetti di duplicazione. L'aeroporto più vicino è quello di Francoforte sul Meno che si intendeva decongestionare grazie all'aeroporto di Francoforte-Hahn.
- (216) Alla luce di queste considerazioni, la Commissione ritiene che questa condizione di compatibilità sia soddisfatta.
- c) L'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine
- (217) La Germania ha osservato che prima che si decidesse di ampliare la struttura aeroportuale, è stato commissionato a esperti esterni uno studio sulle previsioni del traffico per individuare il traffico potenziale dell'aeroporto di Francoforte-Hahn.
- (218) Le informazioni presentate indicano che all'epoca gli esperti esterni avevano previsto una crescita importante da 0,3 milioni di passeggeri nel 2000 fino a 3,8 milioni di passeggeri entro il 2010 (cfr. Figura 6 e Figura 7). Per quanto riguarda lo sviluppo del traffico merci, gli esperti hanno previsto uno sviluppo da 151 000 tonnellate nel 2001 fino a 386 000 tonnellate nel 2010 (cfr. Figura 8), la crescita del trasporto merci negli anni dal 2006 al 2010 sarebbe derivata dai voli per il trasporto merci dirottati dall'aeroporto di Francoforte sul Meno a causa del divieto di volo notturno. Tuttavia, queste previsioni potevano essere soddisfatte solo qualora gli investimenti fossero stati realizzati nella misura prevista.
- (219) La Commissione rileva che queste previsioni sul traffico (cfr. considerando 218) sono state confermate dall'attuale sviluppo del traffico nell'aeroporto di Francoforte-Hahn (cfr. tabella 1 e tabella 2). L'aeroporto di Francoforte-Hahn nel 2007 ha servito circa 4 milioni di passeggeri. Dopo un periodo di notevole crescita, negli ultimi anni il traffico aereo in Germania e in Europa ha subito gli effetti negativi della crisi economica e finanziaria del 2008/09, che in Germania nel 2009 ha causato un calo del trasporto aereo di passeggeri. Nell'aeroporto di Francoforte-Hahn lo sviluppo del traffico passeggeri è stato inoltre colpito dall'introduzione della tassa sui passeggeri del trasporto aereo, introdotta dalla Germania nel 2011. Attualmente, l'aeroporto di Francoforte-Hahn serve circa 2,7 milioni di passeggeri all'anno. Per quanto riguarda il traffico merci, l'aeroporto di Francoforte-Hahn ha movimentato 565 000 tonnellate nel 2011. A causa del fallimento di uno dei suoi clienti, nel 2013 l'aeroporto ha gestito solo 447 000 tonnellate di merci.
- (220) Alla luce di queste considerazioni, si può pertanto concludere che l'aeroporto di Francoforte-Hahn sta già usando la maggior parte della sua capacità e che le prospettive d'uso a medio e lungo termine della struttura fossero soddisfacenti.



d) Accesso paritario e non discriminatorio alle infrastrutture

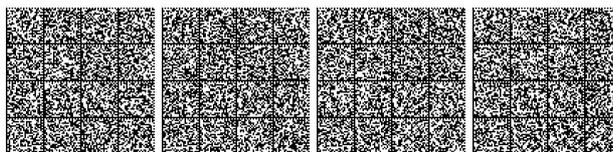
- (221) L'accesso all'infrastruttura è aperto a tutti gli utenti potenziali in modo paritario e non discriminatorio. Infatti, il tariffario dei diritti aeroportuali applicabili nell'aeroporto di Francoforte-Hahn è pubblicamente disponibile per tutti gli utenti potenziali, in modo trasparente e non discriminatorio. Le eventuali differenze dei diritti aeroportuali effettivamente applicati per l'uso dell'infrastruttura si basano su una differenziazione giustificata sul piano commerciale ⁽⁷⁸⁾.
- (222) Pertanto, la Commissione ritiene che questa condizione sia soddisfatta.

e) Gli scambi non sono compromessi in misura contraria all'interesse comune.

- (223) Secondo il punto 39 degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione, la categoria dell'aeroporto può fornire un'indicazione della misura in cui gli aeroporti siano in concorrenza tra loro e quindi della misura in cui il finanziamento pubblico erogato a un aeroporto possa avere effetti distorsivi sulla concorrenza.
- (224) All'interno del bacino di utenza standard dell'aeroporto di Francoforte-Hahn (un'ora di percorrenza in automobile o 100 chilometri di distanza) non ci sono altri aeroporti utilizzati a fini commerciali. Anche se si dovesse ampliare il bacino di utenza, la Commissione ritiene che l'aiuto non creerebbe effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri.
- (225) Per quanto riguarda l'aeroporto di Francoforte sul Meno (che è l'aeroporto più vicino, a una distanza di circa 115 chilometri, ossia un tempo di percorrenza di un'ora e 15 minuti), gli investimenti effettuati nell'aeroporto di Francoforte-Hahn non hanno dato luogo ad alcun effetto negativo di sostituzione. Infatti, prima di essere coinvolto nella gestione dell'aeroporto di Francoforte-Hahn, Fraport era già il gestore dell'aeroporto di Francoforte sul Meno, ma stava comunque investendo nell'aeroporto di Francoforte-Hahn al fine di decongestionare l'aeroporto di Francoforte sul Meno, in quanto si prevedeva in futuro un sovraccarico per l'*hub* in questione. In particolare, il divieto di volo notturno nell'aeroporto di Francoforte sul Meno è stato uno dei principali fattori da considerare, dal momento che l'aeroporto di Francoforte-Hahn aveva una licenza di esercizio operativa 24 ore su 24.
- (226) Sebbene l'aeroporto di Francoforte-Hahn abbia registrato una notevole crescita nel periodo dal 2000 al 2007, la Figura 1 indica che in confronto all'aeroporto di Francoforte sul Meno la quota di traffico è rimasta molto limitata. Dal 2000 al 2003, l'aeroporto di Francoforte sul Meno ha registrato un costante incremento del numero di passeggeri, passando da 48 milioni nel 2000 a 54,2 milioni nel 2007. A causa della crisi economica, l'aeroporto di Francoforte sul Meno ha subito un lieve calo nel 2009 registrando 50,9 milioni di passeggeri, seguito da un rapido incremento che lo ha portato a 58 milioni. Per quanto riguarda l'attività del traffico merci, l'aeroporto di Francoforte sul Meno ha registrato una crescita costante passando da 1,6 milioni a 2,2 milioni di tonnellate nel 2013.
- (227) Per quanto riguarda gli altri aeroporti, la Commissione ha già precisato che gli investimenti effettuati nell'aeroporto di Francoforte-Hahn non hanno avuto alcun impatto significativo sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri ⁽⁷⁹⁾. Questo vale anche per l'aeroporto di Zweibrücken, dato che è quest'ultimo a costituire una duplicazione non necessaria di infrastrutture (e avrebbe dunque la responsabilità di eventuali effetti distorsivi della concorrenza).
- (228) Inoltre, diversamente dagli aeroporti di Francoforte sul Meno e di Lussemburgo, l'aeroporto di Francoforte-Hahn non è servito da un collegamento ferroviario. Nel complesso, non ci si può attendere alcun effetto di sostituzione sul trasporto ferroviario.
- (229) Alla luce delle considerazioni espresse considerando da 223 a 228, la Commissione ritiene che qualsiasi effetto negativo indebito sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri sia limitato al minimo.

⁽⁷⁸⁾ Decisione della Commissione del 1° ottobre 2014 relativa all'aiuto di Stato SA.21211 — Germania — aeroporto di Francoforte Hahn e Ryanair, non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

⁽⁷⁹⁾ Per quanto riguarda gli aeroporti di Francoforte sul Meno e di Lussemburgo, la Commissione rileva, inoltre, che il segmento dei viaggi d'affari occupa una quota di mercato significativa per questi aeroporti, mentre per l'aeroporto di Francoforte Hahn rappresenta solo una quota relativamente limitata.



- f) Effetto di incentivo, necessità e proporzionalità dell'aiuto
- (230) La Commissione deve stabilire se l'aiuto di Stato concesso all'aeroporto di Francoforte-Hahn abbia modificato il comportamento del beneficiario in modo tale da indurlo a intraprendere un'attività che contribuisce alla realizzazione dell'obiettivo di interesse comune e che i) non avrebbe svolto senza l'aiuto, o ii) avrebbe svolto in misura più limitata o in modo differente. Inoltre, l'aiuto è considerato proporzionato solo se non si sarebbe potuto ottenere lo stesso risultato con un minore aiuto e una minore distorsione. Ciò significa che l'entità e l'intensità dell'aiuto devono limitarsi al minimo necessario per realizzare l'attività sovvenzionata.
- (231) Secondo le informazioni trasmesse dalla Germania, senza gli aiuti questi investimenti non avrebbero potuto essere effettuati. La Germania ha osservato che l'aiuto era necessario poiché ha coperto solo i costi del finanziamento e un importo inferiore avrebbe portato a livelli inferiori di investimento.
- (232) Invero, secondo i risultati d'esercizio riassunti nella tabella 3 e nella tabella 4 l'aeroporto opera ancora in perdita e non è in grado di finanziare i propri costi di investimento. Si può dunque concludere che l'aiuto era necessario per effettuare investimenti miranti a decongestionare l'infrastruttura aeroportuale, nonché a soddisfare gli attuali requisiti di una moderna struttura aeroportuale. Senza l'aiuto l'aeroporto di Francoforte-Hahn non avrebbe potuto soddisfare la domanda prevista, proveniente da compagnie aeree, passeggeri e spedizionieri nel bacino di utenza; il livello di attività economica dell'aeroporto avrebbe subito una riduzione.
- (233) Si deve inoltre rilevare che il sostegno pubblico è stato concesso in un periodo in cui FFHG ha realizzato investimenti molto importanti nell'infrastruttura (più di 220 milioni di EUR nel periodo 2001-2012). Di tale importo, 46 milioni di EUR sono stati investiti durante il periodo in esame (dal 2009 al 2012). Ne consegue che l'aiuto all'investimento ha coperto solo una parte dei costi di investimento complessivi e si è limitato alla differenza fra il tasso di interesse corrisposto per i finanziamenti e il tasso di mercato al quale FFHG avrebbe ricevuto analoghi finanziamenti sul mercato. Inoltre, l'aiuto all'investimento in questione è stato concesso sotto forma di garanzia statale del 100 % e i finanziamenti sono stati erogati a condizioni preferenziali e non sotto forma di contributo diretto.
- (234) La Commissione ritiene dunque che la misura di aiuto in questione abbia un effetto di incentivo, che l'importo dell'aiuto sia limitato al minimo necessario per garantire lo svolgimento dell'attività sovvenzionata, e che la misura sia quindi proporzionata.

Conclusioni

- (235) Alla luce delle considerazioni di cui sopra, la Commissione conclude perciò che l'aiuto all'investimento concesso all'aeroporto di Francoforte-Hahn sia compatibile con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato, in quanto soddisfa le condizioni di compatibilità di cui al punto 61 degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione.

6.5.5. Compatibilità degli aiuti al funzionamento a norma degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione

- (236) La sezione 5.1. degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione fissa i criteri che la Commissione applicherà per valutare la compatibilità degli aiuti al funzionamento con il mercato interno, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato. Ai sensi del punto 172 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, la Commissione applicherà tali criteri a tutti i casi relativi ad aiuti al funzionamento dell'aeroporto, compresi aiuti illegali non notificati e notifiche pendenti.
- (237) Conformemente al punto 137 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, gli aiuti illegali al funzionamento concessi prima della pubblicazione dei suddetti orientamenti — come i fondi concessi dal *cash-pool* nella misura in cui questi possano aver costituito aiuti al funzionamento (cfr. i considerando 185 e 186) — possono essere dichiarati compatibili con il mercato interno per la totalità dei costi di esercizio non coperti, a condizione che siano soddisfatte le seguenti condizioni cumulative:
- a) *contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune*: questa condizione è soddisfatta se, tra l'altro, l'aiuto migliora la mobilità dei cittadini dell'Unione e la connettività delle regioni oppure facilita lo sviluppo regionale ⁽⁸⁰⁾;

⁽⁸⁰⁾ Punti 137, 113 e 114 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.



- b) *necessità dell'intervento statale*: l'aiuto deve riguardare situazioni nelle quali tale aiuto può portare ad un miglioramento sostanziale che il mercato non è in grado di produrre ⁽⁸¹⁾;
- c) *presenza di un effetto di incentivo*: questa condizione è soddisfatta se è probabile che, in assenza dell'aiuto al funzionamento e tenendo conto dell'eventuale presenza di aiuti all'investimento e del livello di traffico, il livello di attività economica dell'aeroporto in questione sarebbe notevolmente ridotto ⁽⁸²⁾;
- d) *proporzionalità dell'importo dell'aiuto (aiuto limitato al minimo necessario)*: per essere proporzionati, gli aiuti al funzionamento a favore dell'aeroporto devono limitarsi al minimo necessario per realizzare l'attività oggetto dell'aiuto ⁽⁸³⁾;
- e) *prevenzione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi* ⁽⁸⁴⁾.
- a) Contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune
- (238) Secondo la sezione 5.1.2, lettera a), degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, al fine di dare agli aeroporti il tempo per adeguarsi alle nuove realtà del mercato ed evitare interruzioni nel traffico aereo e nella connettività delle regioni, l'aiuto al funzionamento concesso agli aeroporti deve essere considerato un contributo al conseguimento di un obiettivo di interesse comune, se: i) serve ad incrementare la mobilità dei cittadini dell'Unione e la connettività delle regioni mediante la creazione di punti di accesso a voli intraunionali; ii) aiuta a combattere la congestione del traffico aereo nei principali hub aeroportuali unionali; oppure iii) facilita lo sviluppo regionale.
- (239) Alle luce delle considerazioni esposte ai considerando da 199 a 204, la Commissione ritiene che la continuità dell'operatività dell'aeroporto di Francoforte-Hahn sia servita ad incrementare la mobilità dei cittadini dell'Unione e la connettività delle regioni mediante la creazione di punti di accesso a voli intraunionali nella regione di Hunsrück. Inoltre, l'operatività costante dell'aeroporto ha facilitato lo sviluppo regionale della regione di Hunsrück e la creazione di nuovi posti di lavoro. L'operatività e lo sviluppo dell'aeroporto di Francoforte-Hahn hanno anche contribuito a decongestionare l'aeroporto di Francoforte sul Meno.
- (240) La Commissione conclude, quindi, che la misura in questione risponde a un obiettivo di interesse comune chiaramente definito.
- b) *Necessità dell'intervento statale*
- (241) Secondo la sezione 5.1.2, lettera b), degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, per poter valutare se un aiuto di Stato sia efficace nel conseguire un obiettivo di interesse comune, è necessario innanzitutto individuare il problema da affrontare. A questo proposito, qualsiasi aiuto di Stato a favore di un aeroporto deve riguardare situazioni nelle quali tale aiuto può portare a un miglioramento sostanziale che il mercato non è in grado di produrre.
- (242) La Commissione rileva che l'aeroporto di Francoforte-Hahn è un aeroporto regionale con circa 2,7 milioni di passeggeri all'anno, che sostiene costi fissi d'esercizio elevati e che non è in grado, alle attuali condizioni di mercato, di coprire i propri costi d'esercizio. Pertanto, l'intervento dello Stato è necessario (cfr. il punto 89 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione).
- c) *Adeguatezza della misura di aiuto*
- (243) Secondo la sezione 5.1.2, lettera c) degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, qualsiasi misura di aiuto a favore di un aeroporto deve essere uno strumento politico adeguato per conseguire l'obiettivo di interesse comune. Gli Stati membri devono, pertanto, dimostrare che non vi siano altri strumenti strategici o di aiuto meno distortivi che consentano di conseguire lo stesso obiettivo

⁽⁸¹⁾ Punti 137 e 116 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

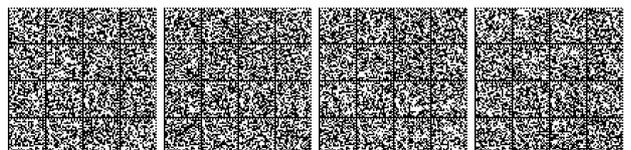
⁽⁸²⁾ Punti 137 e 124 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

⁽⁸³⁾ Punti 137 e 125 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

⁽⁸⁴⁾ Punti 137 e 131 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.



- (244) Stando alla Germania, le misure di aiuto in oggetto sono adeguate per conseguire l'obiettivo di interesse comune che non avrebbe potuto essere conseguito con un altro strumento strategico meno distortivo.
- (245) In questo caso l'importo dell'aiuto (la differenza tra il tasso di mercato per i fondi concessi dal *cash-pool* e il tasso effettivo) è rimasto al di sotto delle perdite d'esercizio scoperte (cfr. tabella 4 EBITDA escluse le entrate straordinarie dell'aeroporto) effettivamente subite ed è stato limitato al minimo necessario, in quanto concesso come prestito rimborsabile e non come contributo diretto. Nessun'altra misura strategica avrebbe consentito all'aeroporto di continuare la sua attività. Pertanto, il ripianamento delle perdite è limitato al minimo e non conferisce alcun profitto.
- (246) Tenuto conto dei considerando da 244 a 245, la Commissione ritiene che le misure in oggetto siano adeguate per conseguire l'obiettivo di comune interesse auspicato.
- d) Presenza di un effetto di incentivo
- (247) Secondo la sezione 5.1.2., lettera d), degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, gli aiuti al funzionamento hanno un effetto di incentivo se è probabile che, in assenza dell'aiuto, il livello di attività economica dell'aeroporto sarebbe notevolmente ridotto. Questa valutazione deve tenere conto della presenza dell'aiuto all'investimento e del livello di traffico dell'aeroporto.
- (248) Senza l'aiuto l'ambito di attività dell'aeroporto di Francoforte-Hahn avrebbe risentito duramente e subito un'importante riduzione, per poi condurre alla fine alla sua uscita dal mercato a causa dell'impossibilità di coprire le perdite d'esercizio.
- (249) In considerazione di quanto sopra, la Commissione ritiene che le misure di aiuto in oggetto abbiano avuto un effetto di incentivo.
- e) Proporzionalità dell'importo dell'aiuto (aiuto limitato al minimo)
- (250) Secondo la sezione 5.1.2. lettera e) degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, per essere proporzionati, gli aiuti al funzionamento a favore degli aeroporti devono limitarsi al minimo necessario per realizzare l'attività oggetto dell'aiuto.
- (251) Nel caso di specie, l'importo dell'aiuto era limitato ai costi d'esercizio del capitale scoperti, poiché ripianava soltanto i costi effettivamente sostenuti.
- (252) La Commissione conclude quindi che l'ammontare degli aiuti al funzionamento erogati in questo caso era proporzionato e si limitava al minimo necessario per realizzare l'attività sovvenzionata.
- f) Prevenzione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri
- (253) Secondo la sezione 5.1.2 lettera f) degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, nel valutare la compatibilità degli aiuti al funzionamento concessi all'aeroporto la Commissione terrà conto delle distorsioni della concorrenza e degli effetti sugli scambi.
- (254) All'interno del bacino di utenza standard dell'aeroporto di Francoforte-Hahn (un'ora di percorrenza in automobile o 100 chilometri di distanza) non vi sono altri aeroporti utilizzati a fini commerciali. Anche se si estendesse ulteriormente il bacino di utenza standard ad altri aeroporti situati nelle vicinanze dell'aeroporto di Francoforte-Hahn, come dimostrato ai considerando 224 e 228, non si produrrebbero effetti negativi indebiti sulla concorrenza tra gli aeroporti situati in prossimità dell'aeroporto di Francoforte-Hahn (cioè gli aeroporti di Francoforte sul Meno, Lussemburgo e Saarbrücken).
- (255) In considerazione di quanto sopra, la Commissione ritiene che gli eventuali effetti negativi sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri derivanti dall'aiuto al funzionamento concesso a favore di FFHG siano limitati al minimo.



Conclusioni

- (256) Alla luce delle considerazioni esposte ai considerando da 238 a 255, la Commissione ritiene che le misure siano compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c) del trattato.

7. CONCLUSIONE

- (257) Alla luce delle considerazioni formulate nei considerando da 99 a 124, la Commissione ritiene che l'apertura della linea di credito fornita dal *cash-pool* e concessa dal Land Renania-Palatinato a favore di FFGH costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.
- (258) Alla luce delle considerazioni formulate ai considerando da 127 a 138, la Commissione ritiene che la garanzia statale prestata dal Land Renania-Palatinato a copertura del 100 % dei prestiti ISB in essere costituisca aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.
- (259) Alla luce delle considerazioni esposte ai considerando da 140 a 169, la Commissione è giunta alla conclusione che i prestiti ISB nn. 1, 3 e 4 sono stati concessi a tassi che si possono ritenere in linea con le condizioni di mercato. Pertanto, non essendo soddisfatti i criteri cumulativi di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, la Commissione ritiene che questi prestiti non costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.
- (260) Alla luce delle considerazioni esposte ai considerando da 140 a 169, la Commissione ritiene che i prestiti ISB nn. 2 e 5 siano stati concessi a tassi inferiori al tasso di benchmark. Essendo soddisfatti anche gli altri criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, tali prestiti costituiscono aiuti di Stato.
- (261) Dal momento che la linea di credito e i fondi forniti dal *cash-pool*, la garanzia statale del 100 % e i prestiti ISB nn. 2 e 5 sono già stati messi a disposizione di FFHG, la Commissione ritiene che la Germania non abbia ottemperato al divieto previsto dall'articolo 108, paragrafo 3, del trattato.
- (262) Alla luce delle considerazioni di cui ai considerando da 199 a 232, la Commissione conclude perciò che l'aiuto all'investimento concesso all'aeroporto di Francoforte-Hahn sia compatibile con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato, in quanto soddisfa le condizioni di compatibilità di cui al punto 61 degli orientamenti del 2005 per il settore dell'aviazione.
- (263) Alla luce delle considerazioni esposte ai considerando da 238 a 255, la Commissione conclude che i fondi forniti dal *cash-pool* a condizioni privilegiate soddisfano le condizioni di compatibilità per gli aiuti al funzionamento di cui al punto 137 degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione e sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato.
- (264) La Commissione prende atto del fatto che la Germania accetta che la presente decisione sia adottata in lingua inglese,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Gli aiuti di Stato a cui la Germania ha dato esecuzione illegalmente in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato a favore di Flughafen Frankfurt Hahn GmbH tra il 2009 e il 2012 mediante la concessione di una garanzia del 100 % sui prestiti erogati da Investitions- und Strukturbank del Land Renania-Palatinato, i prestiti forniti da Investitions- und Strukturbank del Land Renania-Palatinato in data 31 agosto 2009 di importo pari a 20,0 milioni di EUR e in data 30 settembre 2009 di importo pari a 6,8 milioni di EUR, così come l'ammissione di Flughafen Frankfurt Hahn GmbH al *cash-pool* del Land Renania-Palatinato concedendogli di attingere prestiti sino a 45 milioni di EUR a condizioni privilegiate, sono compatibili con il mercato interno.



Articolo 2

I prestiti concessi da Investitions- und Strukturbank del Land Renania-Palatinato a favore di Flughafen Frankfurt Hahn GmbH tra il 15 luglio 2007 e il 30 settembre 2009 per un importo totale di 46,8 milioni di EUR non costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

Articolo 3

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 1° ottobre 2014

Per la Commissione
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente

16CE1388



DECISIONE (UE) 2016/789 DELLA COMMISSIONE

dal 1° ottobre 2014

relativa all'aiuto di Stato SA.21121 (C29/08) (ex NN 54/07) cui la Germania ha dato esecuzione riguardante il finanziamento dell'aeroporto di Francoforte Hahn e i rapporti finanziari tra l'aeroporto e Ryanair

[notificata con il numero C(2014) 6853]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma ⁽¹⁾,

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

dopo aver invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni ai sensi degli articoli suddetti ⁽²⁾ e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

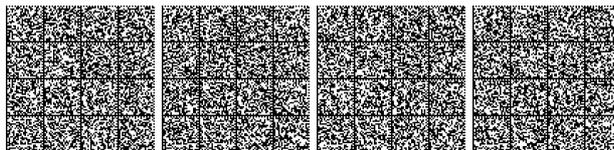
- (1) Tra il 2003 e il 2006 la Commissione ha ricevuto denunce da varie parti secondo cui Ryanair plc [«Ryanair» ⁽³⁾] e il gestore dell'aeroporto di Francoforte Hahn, Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (in appresso: «FFHG») avrebbero ricevuto aiuti di Stato illegali dalla società Fraport AG e dai Länder (Stati federati) della Renania-Palatinato e dell'Assia. Il denunciante ha fornito ulteriori informazioni il 22 settembre 2003 e il 1° giugno 2006.
- (2) Con lettere del 25 settembre 2006 e del 9 febbraio 2007 la Commissione ha chiesto informazioni alla Germania. La Germania ha risposto rispettivamente con lettere del 20 dicembre 2006 e del 29 giugno 2007.
- (3) Con lettera del 17 giugno 2008 la Commissione ha comunicato alla Germania la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato, in relazione al finanziamento a favore di FFHG e ai rapporti finanziari tra quest'ultima e Ryanair (la «decisione di avvio del procedimento del 2008»). La Germania ha trasmesso le sue osservazioni il 27 ottobre 2008.
- (4) La decisione di avvio del procedimento del 2008 è stata registrata con il numero SA.21121 (C29/08). La decisione di avvio del procedimento del 2008 è stata pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea ⁽⁴⁾ il 17 gennaio 2009. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare le proprie osservazioni sulle misure in questione entro un mese dalla data di pubblicazione.
- (5) La Commissione ha ricevuto osservazioni da Deutsche Lufthansa AG («Lufthansa»), l'Associazione federale dei vettori aerei tedeschi (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften, «BDF»), Ryanair, Société Air France SA («Air France») e dall'Associazione delle compagnie aeree europee (Association of European Airlines, «AEA»), e ha trasmesso tali osservazioni alla Germania con lettera del 16 aprile 2009. La Germania, cui era stato concesso un mese di tempo per rispondere, ha trasmesso le proprie osservazioni e ulteriori informazioni il 1° luglio 2009.

⁽¹⁾ A partire dal 1° dicembre 2009 gli articoli 87 e 88 del trattato CE sono diventati gli articoli 107 e 108, rispettivamente, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (in appresso «il trattato»). Le due serie di disposizioni sono identiche nella sostanza. Ai fini della presente decisione, i riferimenti agli articoli 107 e 108 del trattato vanno intesi in riferimento rispettivamente agli articoli 87 e 88 del trattato CE, ove necessario. Il trattato ha inoltre introdotto talune modifiche terminologiche, come la sostituzione di «Comunità» con «Unione» e «mercato comune» con «mercato interno». Nella presente decisione sarà usata costantemente la terminologia del trattato.

⁽²⁾ GU C 12 del 17.1.2009, pag. 6.

⁽³⁾ Ryanair è una compagnia aerea irlandese, membro della European Low Fares Airlines Association (associazione che riunisce le compagnie europee low cost). La compagnia aerea opera in aeroporti regionali secondari e attualmente copre circa 160 destinazioni europee. Ryanair possiede una flotta omogenea composta da 272 Boeing 737-800 con 189 posti a sedere.

⁽⁴⁾ Cfr. la nota 2.



- (6) Con lettera del 4 marzo 2011 Lufthansa ha fornito ulteriori informazioni relative alla decisione di avvio del procedimento del 2008, in merito a nuove presunte misure di aiuto di Stato.
- (7) Con lettera del 18 marzo 2011 la Commissione ha trasmesso la denuncia alla Germania, chiedendo ulteriori informazioni sulle nuove affermazioni, riguardanti misure di aiuto di stato. La Germania ha risposto con lettere del 19 maggio 2011 e del 23 maggio 2011.
- (8) Tali risposte erano però incomplete. Di conseguenza, con lettera del 6 giugno 2011 la Commissione ha inviato un sollecito ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento del Consiglio (CE) n. 659/1999 ⁽⁵⁾. La Germania ha risposto con lettere del 14 giugno 2011 e del 16 giugno 2011.
- (9) Con lettera del 13 luglio 2011 la Commissione ha informato la Germania della propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato in riferimento alla linea di credito fornita a FFHG dallo strumento di *cash pool* del Land Renania-Palatinato, al prestito erogato a FFHG dalla Investitions- und Strukturbank del Land Renania-Palatinato («ISB») e dalla garanzia per il prestito ISB offerta a FFHG dal Land Renania-Palatinato (la «decisione di avvio del procedimento del 2011»). La decisione di avvio del procedimento del 2011 è stata registrata con il numero SA.32833 (2011/C). La sua pubblicazione è avvenuta nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽⁶⁾ il 21 luglio 2012.
- (10) Con lettera del 20 febbraio 2012 la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni in merito alla decisione di avvio del procedimento del 2008. La Germania ha risposto con lettera del 16 aprile 2012. Con lettera del 27 luglio 2012 la Commissione ha chiesto nuovamente ulteriori informazioni. La Germania ha risposto con lettera del 4 settembre 2012.
- (11) Con lettera del 25 febbraio 2014 la Commissione ha informato la Germania che il 20 febbraio 2014 erano stati adottati gli orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree ⁽⁷⁾ (gli «orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014»). La Commissione ha informato la Germania che tali orientamenti sarebbero divenuti applicabili a partire dalla data della loro pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Essa ha concesso alla Germania la possibilità di avanzare osservazioni su tali orientamenti e sulla loro possibile applicazione al caso in oggetto entro 20 giorni lavorativi. Con lettera del 17 marzo 2014 la Commissione ha ricordato alla Germania che, qualora non avesse ricevuto osservazioni entro la scadenza dei 20 giorni lavorativi, avrebbe concluso che la Germania non aveva osservazioni da presentare.
- (12) Con lettere del 23 marzo 2014 e del 4 aprile 2014 la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni alla Germania. La Germania ha risposto con lettere del 17 aprile 2014, del 24 aprile 2014 e del 9 maggio 2014.
- (13) Gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 sono stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* il 4 aprile 2014 e hanno sostituito gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 1994 ⁽⁸⁾ nonché quelli del 2005 ⁽⁹⁾.
- (14) Il 15 aprile 2014 è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* una comunicazione in cui si invitavano gli Stati membri e gli interessati a trasmettere osservazioni in merito all'applicazione al presente caso degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 entro un mese dalla data di pubblicazione ⁽¹⁰⁾. Lufthansa e Transport & Environment hanno presentato osservazioni. Con lettera del 26 agosto 2014 la Commissione ha trasmesso tali osservazioni alla Germania. Con lettera del 3 settembre 2014 la Germania ha informato la Commissione di non avere osservazioni da presentare.
- (15) Con lettera del 17 giugno 2014 la Germania ha accettato, in via eccezionale, che la presente decisione fosse adottata e notificata solo in lingua inglese.

⁽⁵⁾ Regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'unione Europea (GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1).

⁽⁶⁾ GU C 216 del 21.7.2012, pag. 1.

⁽⁷⁾ Comunicazione della Commissione — Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (GU C 99 del 4.4.2014, pag. 3).

⁽⁸⁾ 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.

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ GU C 113 del 15.4.2014, pag. 30.



2. CONTESTO DELLE MISURE

2.1. CONVERSIONE DELL'AEROPORTO E SUO ASSETTO PROPRIETARIO

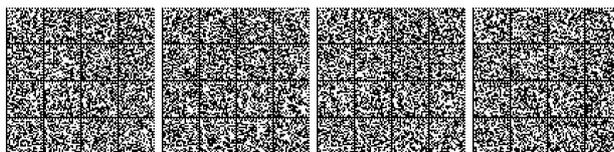
- (16) L'aeroporto di Francoforte Hahn è situato nel Land Renania-Palatinato, circa 120 km a ovest della città di Francoforte sul Meno. Fino al 1992 era una base dell'aeronautica militare degli Stati Uniti. Successivamente è stato convertito in aeroporto civile e detiene una licenza d'esercizio di 24 ore.
- (17) *Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG* («Holding Hahn»), un partenariato pubblico-privato tra Wayss & Freytag e il Land Renania-Palatinato, ha acquisito la proprietà dell'infrastruttura dell'aeroporto di Francoforte Hahn dalla Germania il 1° aprile 1995. Tra il 1995 e il 1998 questo partenariato pubblico-privato ha sviluppato l'aeroporto allo scopo di crearvi un'area industriale e commerciale. Secondo la Germania, non avendo il partenariato tra Wayss & Freytag e il Land Renania-Palatinato raggiunto risultati positivi, il 1° gennaio 1998 *Flughafen Frankfurt/Main GmbH* («Fraport») ⁽¹⁾ ha iniziato a partecipare al progetto e alla fine ha preso il controllo dell'attività dell'aeroporto.
- (18) Secondo la Germania, Fraport, che già operava e gestiva l'aeroporto internazionale di Francoforte sul Meno, situato a circa 115 km dall'aeroporto di Francoforte Hahn, è stata coinvolta per vari motivi strategici. In primo luogo, la Germania ha affermato che Francoforte Hahn era l'unico aeroporto in prossimità di quello di Francoforte sul Meno che avesse il potenziale per diventare un aeroporto internazionale a pieno titolo. Poiché in quel momento l'aeroporto di Francoforte sul Meno sfruttava già al massimo la propria capacità, esisteva il potenziale per un secondo aeroporto remunerativo nella regione. In secondo luogo, Francoforte Hahn era allora l'unico aeroporto tedesco con una licenza d'esercizio di 24 ore, preziosa soprattutto per il trasporto aereo di merci. In terzo luogo, la pista di volo era completamente attrezzata e poteva essere utilizzata in qualsiasi condizione meteorologica. La Germania ha inoltre dichiarato che anche i proprietari dell'aeroporto di Schiphol stavano pensando di acquisire l'aeroporto di Francoforte Hahn; rilevando quest'ultimo, Fraport sarebbe riuscita a evitare l'ingerenza di un concorrente sgradito.
- (19) Fraport ha acquistato il 64,90 % delle azioni della società di gestione *Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen* («FFHG & Co KG») al prezzo di [...] (*)). Il pagamento di una parte del prezzo d'acquisto [...] EUR) era previsto per il 31 dicembre 2007, a determinate condizioni ⁽²⁾. Nell'agosto del 1999 Fraport ha acquistato il 73,37 % delle azioni di Holding Hahn e il 74,90 % delle azioni del suo partner generale *Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH* al prezzo di [...] EUR. In tal modo Fraport è divenuta a tutti gli effetti il nuovo partner del Land Renania-Palatinato.
- (20) Per l'aeroporto di Francoforte Hahn, l'obiettivo di Fraport era sviluppare sistematicamente sia il traffico passeggeri che il traffico merci dell'aeroporto. Da questo punto di vista Fraport è stata una delle prime imprese ad applicare un modello commerciale teso specificamente ad attirare le compagnie aeree low-cost. Su tale base Fraport ha concluso un nuovo contratto di trasferimento di profitti e perdite con Holding Hahn allorché questa si è trasformata in una società tedesca a responsabilità limitata (*Gesellschaft mit beschränkter Haftung*, «GmbH»). La trasformazione e la conclusione del contratto hanno avuto luogo il 24 novembre 2000.
- (21) Successivamente Holding Hahn e FFHG & Co KG si sono fuse, dando vita a *Flughafen Hahn GmbH*. Il Land Renania-Palatinato deteneva il 26,93 % delle azioni della nuova società e Fraport il 73,07 %. In seguito, la ragione sociale della nuova società è stata nuovamente modificata in *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* («FFHG»). Nel 2001 i due azionisti, Fraport e il Land Renania-Palatinato, hanno conferito nuovo capitale a FFHG (per una descrizione dettagliata cfr. la sezione 3).
- (22) Fino all'11 giugno 2001 il 100 % delle azioni di Fraport era detenuto da azionisti pubblici ⁽³⁾. L'11 giugno Fraport è stata quotata in Borsa e il 29,71 % delle sue azioni è stato venduto ad azionisti privati, mentre il 70,29 % delle azioni è rimasto ad azionisti pubblici.
- (23) Nel novembre 2002 il Land Renania-Palatinato, il Land dell'Assia, Fraport e FFHG hanno concluso un accordo per l'ulteriore sviluppo dell'aeroporto di Francoforte Hahn. Tale accordo prevedeva un secondo incremento del

⁽¹⁾ Di seguito, nella presente decisione, il termine «Fraport» viene usato per indicare sia «FAG» prima del cambiamento di ragione sociale, sia «Fraport AG» dopo il cambiamento.

(*) *Informazioni riservate*

⁽²⁾ Ai sensi della sezione 7, paragrafo 3, dell'accordo di acquisto, una parte del prezzo di acquisto può subire una riduzione ad esempio se le spese sostenute da FFHG per la protezione contro il rumore dovessero superare un determinato limite.

⁽³⁾ Il Land dell'Assia deteneva il 45,24 % delle azioni di Fraport, Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (controllata al 100 % dal comune di Francoforte sul Meno) ne deteneva il 28,89 % e la Repubblica federale di Germania il 25,87 %.



capitale autorizzato. In quell'occasione il Land dell'Assia è entrato in FFHG come terzo azionista. Fraport deteneva quindi il 65 % delle azioni, mentre il Land dell'Assia e il Land Renania-Palatinato ne detenevano il 17,5 % ciascuno. Tale assetto proprietario è rimasto immutato fino al 2009, quando Fraport ha venduto tutte le sue azioni al Land Renania-Palatinato, che da allora detiene una quota maggioritaria dell'82,5 %. Il rimanente 17,5 % è ancora detenuto dal Land dell'Assia.

2.2. ANDAMENTO DEL TRAFFICO PASSEGGERI E MERCI E AEROPORTI NELLE VICINANZE

- (24) Il traffico passeggeri dell'aeroporto è aumentato dai 29 289 del 1998 ai 4 milioni del 2007, per diminuire poi a circa 2,7 milioni nel 2013 (cfr. la tabella 1). Attualmente l'aeroporto è servito da Ryanair, Wizz Air ⁽¹⁴⁾ e altre compagnie aeree. Nel 2013 la quota passeggeri di Ryanair ammontava a circa [80-100 %].

Tabella 1

Andamento del numero di passeggeri all'aeroporto di Francoforte Hahn dal 1998 al 2013

Anno	Numero di passeggeri	Numero di passeggeri Ryanair
1998	29 289	0
1999	140 706	89 129
2000	380 284	318 664
2001	447 142	397 593
2002	1 457 527	1 231 790
2003	2 431 783	2 341 784
2004	2 760 379	2 668 713
2005	3 079 528	2 856 109
2006	3 705 088	3 319 772
2007	4 015 155	3 808 062
2008	3 940 585	3 821 850
2009	3 793 958	3 682 050
2010	3 457 540	[2 766 032 — 3 457 540]
2011	2 894 363	[2 315 490 — 2 894 363]
2012	2 791 185	[2 232 948 — 2 791 185]
2013	2 667 529	[2 134 023 — 2 667 529]

⁽¹⁴⁾ Wizz Air è una compagnia aerea ungherese, membro della European Low Fares Airlines Association. Il gruppo Wizz Air è formato da tre compagnie operative, ossia: Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria e Wizz Air Ukraine. Il modello commerciale delle compagnie aeree è legato ad aeroporti regionali secondari. La compagnia aerea attualmente copre circa 150 destinazioni europee. Wizz Air dispone di una flotta omogenea, con un'età media inferiore a tre anni, composta da 34 aeromobili Airbus A 320 da 180 posti.



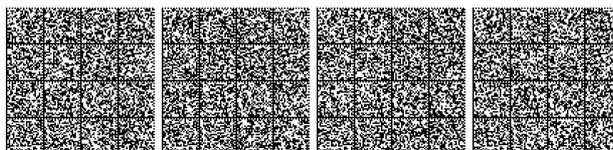
- (25) L'aeroporto di Francoforte Hahn ha registrato anche un incremento del trasporto aereo di merci, che è passato da circa 16 000 tonnellate nel 1998 a un picco di circa 286 000 tonnellate nel 2011, per poi calare a circa 151 000 tonnellate nel 2013 (cfr. la tabella 2). Nel 2013 il trasporto merci totale dell'aeroporto, compresi gli spedizionieri, ammontava a circa 447 000 tonnellate.

Tabella 2

Andamento del trasporto aereo di merci all'aeroporto di Francoforte Hahn dal 1998 al 2013

Anno	Trasporto aereo di merci totale in tonnellate	Trasporto aereo di merci totale in tonnellate compresi gli spedizionieri
1998	16 020	134 920
1999	43 676	168 437
2000	75 547	191 001
2001	25 053	133 743
2002	23 736	138 131
2003	37 065	158 873
2004	66 097	191 117
2005	107 305	228 921
2006	123 165	266 174
2007	125 049	289 404
2008	179 375	338 490
2009	174 664	322 170
2010	228 547	466 429
2011	286 416	565 344
2012	207 520	503 995
2013	152 503	446 608

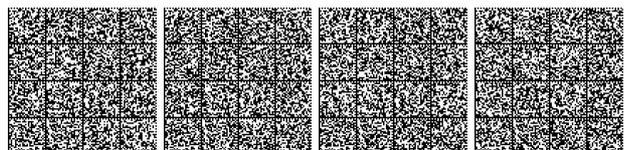
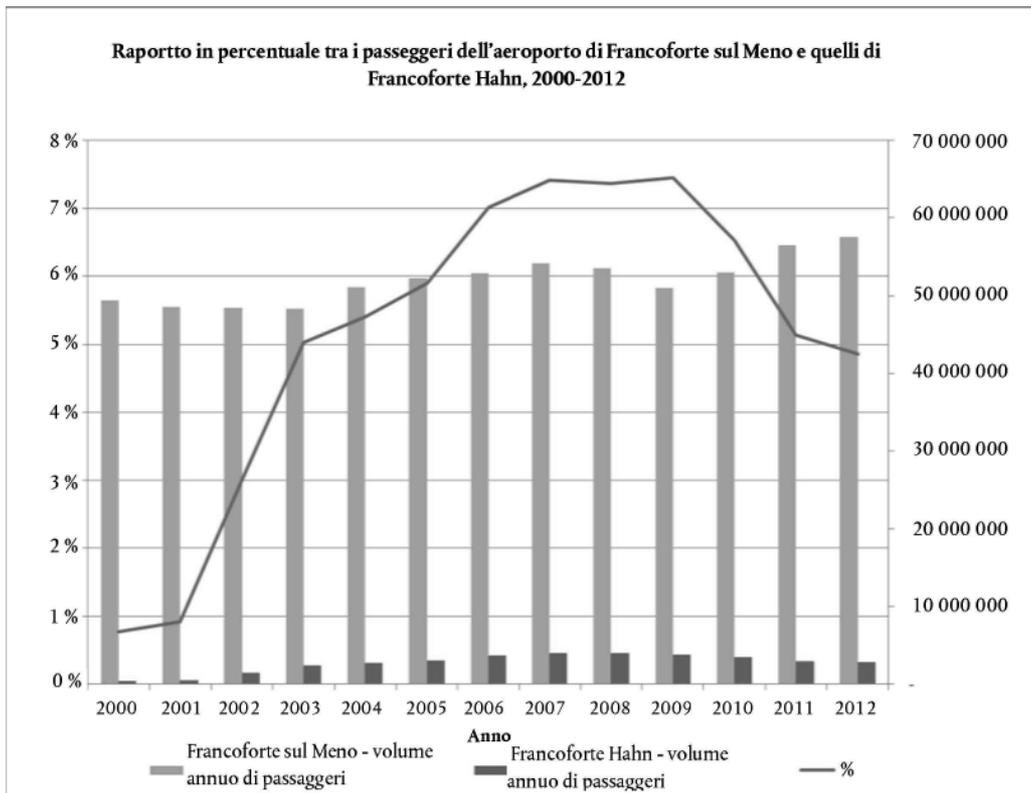
- (26) Nelle vicinanze dell'aeroporto di Francoforte Hahn si trovano i seguenti aeroporti:
- i. Aeroporto di Francoforte sul Meno (~115 km dall'aeroporto di Francoforte Hahn, ~1 ora e 15 minuti in automobile) è un hub aeroportuale internazionale con un'ampia varietà di destinazioni di corto o lungo raggio. È servito prevalentemente da vettori di linea che offrono traffico di transito, ma fornisce anche collegamenti da punto a punto e voli charter. Oltre al traffico passeggeri (circa 58 milioni nel 2013) l'aeroporto di Francoforte sul Meno gestisce anche il trasporto aereo di merci (circa 2 milioni di tonnellate nel 2013). La figura 1 illustra l'andamento del traffico negli aeroporti di Francoforte sul Meno e Francoforte Hahn tra il 2000 e il 2012.



- ii. Aeroporto di Lussemburgo (~111 km dall'aeroporto di Francoforte Hahn, ~1 ora e 30 minuti in automobile) è un aeroporto internazionale che offre un'ampia varietà di destinazioni. Oltre al traffico passeggeri (circa 2,2 milioni nel 2013), ha gestito anche 673 500 tonnellate di trasporto aereo di merci.
- iii. Aeroporto di Zweibrücken (~128 km dall'aeroporto di Francoforte Hahn, ~1 ora e 35 minuti in automobile).
- iv. Aeroporto di Saarbrücken (~128 km dall'aeroporto di Francoforte Hahn, ~1 ora e 35 minuti in automobile).
- v. Aeroporto di Colonia-Bonn (~175 km dall'aeroporto di Francoforte Hahn, ~1 ora e 44 minuti in automobile).

Figura 1

Andamento del traffico passeggeri negli aeroporti di Francoforte sul Meno e Francoforte Hahn tra il 2000 e il 2012



2.3. PANORAMICA DEGLI INVESTIMENTI EFFETTUATI DA FFHG E SUOI RISULTATI FINAN.

(27) La tabella 3 presenta una panoramica degli investimenti effettuati da FFHG dal 2001 al 2012, per un totale di circa 216 milioni

Tabella 3

Panoramica degli investimenti effettuati tra il 2001 e il 2012

In 1 000 EUR	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Investimenti connessi all'infrastruttura e alla stumentazione								
Anlangenzugänge inkl. Umbuchungen								
Land	3 174,00	6 488		2 994	4 284	3 086	8 613	593
Aerostazione		2 519	3 310					251
Terminal merci			3 850		3 222			
Edificio da adibire a uffici								2 428
Altri investimenti infrastrutturali			10 194	1 152			13 275	
Piazzale	1 008,30	5 684			3 394		10 224	2 848
Altre infrastrutture	1 502,20	3 848	2 071	2 692	3 911	1 761	1 558	2 608
Attività immateriali (per esempio TI)	6,1	14,50	28	219	487	45	170	121
Strumentazione	8 208,89	1 097,09	12 308,42	1 814,00	2 294,54	20 232	7 550	3 823
Totale	13 899	19 650	31 761	8 871	17 592	25 123	41 390	12 673



(28) La tabella 4 presenta una panoramica dei risultati finanziari annui di FFHG tra il 2001 e il 2012.

Tabella 4

Risultati finanziari annui di FFHG tra il 2001 e il 2012

In 1 000 EUR	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Conto profitti e perdite								
Ricavi	10 077,61	14 908,11	22 574,22	29 564,18	36 859,08	43 479,85	41 296,34	45 383,60
Altri ricavi (compreso ciò che rientra tra le competenze dei poteri pubblici e la vendita del terreno)	7 771,31	5 514,63	3 686,87	3 039,35	3 618,93	6 097,29	5 436,58	4 858,16
Ricavi totali	17 848,92	20 422,75	26 261,09	32 603,53	40 478,01	49 577,14	46 732,92	50 241,76
Costi del materiale	- 7 092,39	- 10 211,13	- 12 560,46	- 14 601,17	- 17 895,97	- 24 062,81	- 22 491,85	- 25 133,61
Costi del personale	- 9 185,12	- 9 672,37	- 10 734,62	- 11 217,21	- 12 101,84	- 13 337,28	- 14 433,17	- 15 758,34
Altri costi (marketing incluso)	- 5 692,81	- 11 434,31	- 10 521,27	- 11 454,36	- 14 058,15	- 12 885,28	- 9 897,46	- 9 630,21
EBITDA	- 4 121,41	- 10 895,06	- 7 555,27	- 4 669,21	- 3 577,94	- 708,22	- 89,56	- 280,39
EBITDA (esclusi altri ricavi)	- 11 892,72	- 16 409,69	- 11 242,13	- 7 708,56	- 7 196,87	- 6 805,51	- 5 526,13	- 5 138,56
Ammortamento	- 5 325,63	- 5 674,68	- 6 045,39	- 7 699,33	- 7 973,46	- 10 527,90	- 10 191,89	- 11 855,19
Risultati finanziari (interessi percepiti - interessi pagati)	- 2 896,64	- 3 013,42	- 4 006,57	- 4 105,53	- 4 548,42	- 4 588,16	- 5 235,30	- 5 693,02
Ricavi e costi straordinari	- 431,54	- 206,00	- 10,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Tasse	- 580,13	- 204,74	- 215,18	- 323,82	- 228,44	- 242,33	- 245,00	- 238,66
Copertura delle perdite da parte di Fraport mediante il trasferimento di profitti e perdite	13 355,35	19 993,90	17 832,87	16 797,89	16 328,26	16 066,61	15 761,75	18 067,26
Risultato annuale (profitti/perdite)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00



3. DESCRIZIONE DELLE MISURE

3.1. EVENTUALE AIUTO DI STATO CONCESSO A FFHG

3.1.1. MISURA 1: CONTRATTO DI TRASFERIMENTO DI PROFITTI E PERDITE DEL 2001

- (29) FFHG e Fraport hanno concluso un accordo in base al quale a Fraport spettavano tutti i profitti generati da FFHG. In cambio Fraport era obbligata ad accollarsi tutte le perdite di FFHG. Il 31 agosto 1999 il Land Renania-Palatinato e Fraport hanno concluso un accordo con cui Fraport si impegnava a stipulare un contratto di trasferimento di profitti e perdite (*Profit and Loss Transfer Agreement*, «PLTA»). L'atto notarile corrispondente è stato concluso il 24 novembre 2000 e il PLTA del 2001 è entrato in vigore il 1° gennaio 2001 («PLTA del 2001») ⁽¹⁵⁾.
- (30) Fraport aveva il diritto di rescindere il PLTA del 2001 con sei mesi di preavviso, ma solo a partire dal 31 dicembre 2005. In mancanza di rescissione, l'accordo era tacitamente prorogato alla fine di ogni anno civile per un altro anno, ma non oltre il 31 dicembre 2010.
- (31) La conclusione del PLTA del 2001 è stata approvata dal consiglio di vigilanza e dagli azionisti di Fraport ⁽¹⁶⁾. La durata del PLTA del 2001 è stata successivamente prorogata fino al 2014 con un accordo del 5 aprile 2004 («PLTA del 2004»). All'epoca in cui il PLTA del 2001 fu sostituito dal PLTA del 2004 («PLTA del 2004», cfr. il considerando 45), Fraport si era accollata perdite per [...] milioni di EUR.

3.1.2. MISURA 2: AUMENTO DI CAPITALE DEL 2001

- (32) Il 19 gennaio 2001 una relazione del comitato holding di Fraport ⁽¹⁷⁾ segnalava che le perdite accumulate da FFHG tra il 1998 e il 2005 sarebbero presumibilmente ammontate a [...] milioni di EUR, ossia oltre il doppio della cifra prevista nel 1997. Proprio in quel periodo, inoltre, due dei più importanti clienti di FFHG nel settore del trasporto aereo di merci hanno spostato o ridotto la propria attività dall'aeroporto di Francoforte Hahn; ciò ha provocato un drastico calo del volume di traffico merci, pari al 45 % nel primo semestre del 2001.
- (33) In seguito a tale relazione, all'inizio del 2001 Fraport ha affidato a una società di consulenza, la Boston Consulting Group («BCG»), nonché al proprio dipartimento strategico acquisizioni e holding («SD»), l'incarico di elaborare una strategia per FFHG. Sia BCG che SD sono giunti alla conclusione che uno sviluppo positivo di lungo periodo per FFHG sarebbe stato possibile solo per mezzo di un sostanziale miglioramento dell'infrastruttura, come prerequisito di un ulteriore incremento del volume di traffico. SD ha anche rilevato che un notevole ampliamento di FFHG sarebbe stato finanziariamente rischioso e che, anche nel caso dello scenario più positivo, un risultato annuale positivo (un profitto annuale al netto delle imposte) non sarebbe stato presumibilmente raggiunto prima del 2013.
- (34) Sulla base dello studio di BCG e della propria analisi, SD ha redatto per FFHG un programma di sviluppo che prevedeva investimenti per 172 milioni di EUR fino al 2007. Tali investimenti si articolavano in un programma di «emergenza», stimato a 27 milioni di EUR, che comprendeva il prolungamento della pista di volo a 3 400 metri, e i costi di progettazione per la procedura di approvazione del progetto («*Planfeststellungsverfahren*») per un prolungamento della pista di volo a 3 800 metri, nonché i costi supplementari della costruzione già iniziata della nuova aerostazione passeggeri.
- (35) Nel 2001, in ogni caso, FFHG aveva un rapporto tra capitale sociale e debito del 4 % appena ⁽¹⁸⁾. Inoltre, a partire dal 31 dicembre 2005, Fraport aveva il diritto di rescindere il PLTA del 2001. In tali condizioni FFHG non poteva finanziare il programma di «emergenza» tramite un ulteriore indebitamento, ma necessitava di un nuovo apporto di capitale.
- (36) L'aumento di capitale è stato deciso con una risoluzione del consiglio di vigilanza di Fraport il 14 dicembre 2001, e successivamente con una risoluzione degli azionisti di FFHG il 9 gennaio 2002. Qualsiasi aumento del capitale autorizzato di una società a responsabilità limitata come FFHG esige l'approvazione di tutti gli azionisti partecipanti.

⁽¹⁵⁾ Atto notarile del notaio Jürgen Scherzer (atto n.º268/2000) del 24 novembre 2000.

⁽¹⁶⁾ Risoluzione dell'assemblea degli azionisti del 3 maggio 2000.

⁽¹⁷⁾ Il comitato holding di Fraport è un comitato istituito dal consiglio di vigilanza, che segue l'andamento economico delle holding di Fraport.

⁽¹⁸⁾ O in altre parole un rapporto tra debito e capitale sociale del 96 %.



- (37) Dopo tale approvazione, Fraport e il Land Renania-Palatinato hanno aumentato il capitale autorizzato di 27 milioni di EUR, portandolo da 3,5 milioni di EUR a 30,5 milioni di EUR. Il 9 gennaio 2002 Fraport ha contribuito con 19,7 milioni di EUR e il Land Renania-Palatinato con 7,3 milioni di EUR. L'aumento di capitale mirava a finanziare il prolungamento della pista di volo, oltre a investimenti in altre infrastrutture per migliorare la redditività dell'aeroporto.

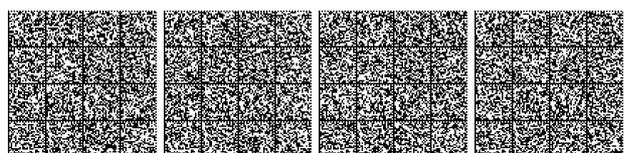
3.1.3. MISURA 3: AUMENTO DI CAPITALE DEL 2004

- (38) Il 27 novembre 2002 Fraport, il Land Renania-Palatinato, il Land dell'Assia e FFHG hanno concordato che il Land dell'Assia sarebbe divenuto il terzo azionista di FFHG e avrebbe perciò contribuito con [...] milioni di EUR quando si fosse reso necessario un capitale supplementare per finanziare gli investimenti. È stato anche deciso di instaurare una stretta collaborazione tra gli aeroporti di Francoforte sul Meno e Francoforte Hahn.
- (39) È stata riconosciuta la necessità di ulteriori investimenti per incrementare la redditività dell'aeroporto di Francoforte Hahn. Questi investimenti comprendono per esempio il prolungamento della pista di volo a 3 800 metri. Il 22 marzo 2004 è stato preparato un progetto di accordo tra gli azionisti — Fraport, Land Renania-Palatinato e Land dell'Assia. L'accordo definitivo tra gli azionisti concernente la decisione di realizzare l'aumento di capitale del 2004 è stato firmato da Fraport, dal Land Renania-Palatinato e dal Land dell'Assia il 30 marzo 2005, e iscritto nel registro delle imprese il 19 maggio 2005.
- (40) Le tre parti hanno concordato un aumento di capitale di 19,5 milioni di EUR per il capitale autorizzato di FFHG, proseguendo così nel programma di investimenti proposto nel 2001 da SD (cfr. i considerando 33-34). Il Land Renania-Palatinato e il Land dell'Assia hanno accettato quest'aumento di capitale a condizione che venisse stipulato tra FFHG e Fraport un nuovo PLTA, valido per il periodo fino al 31 dicembre 2014. Gli azionisti hanno anche concordato che qualsiasi altro debito eventualmente contratto da FFHG sarebbe stato garantito da Fraport, dal Land Renania-Palatinato e dal Land dell'Assia secondo un rapporto corrispondente alla distribuzione del capitale in FFHG. Su tale base Fraport, Land Renania-Palatinato e Land dell'Assia si sono impegnati a rifinanziare gli investimenti nelle infrastrutture di FFHG.
- (41) Tra il 2004 e il 2009 FFHG ha ricevuto in diverse rate apporti di nuovo capitale per 19,5 milioni di EUR. La quota di Fraport nell'aumento di capitale ammontava a 10,21 milioni di EUR e quella del Land Renania-Palatinato a 0,54 milioni di EUR, mentre il Land dell'Assia ha contribuito con 8,75 milioni di EUR.
- (42) Inoltre, sia il Land dell'Assia, sia il Land Renania-Palatinato si sono impegnati ad apportare, secondo il calendario dei pagamenti (cfr. la successiva tabella 5) altri 11,25 milioni di EUR come riserva di capitale, che il primo doveva pagare tra il 2007 e il 2009 e il secondo tra il 2005 e il 2009.
- (43) L'importo totale dell'aumento di capitale deciso nel 2005 è quindi di 42 milioni di EUR.
- (44) I pagamenti dovevano essere effettuati secondo il calendario riportato di seguito nella tabella 5 (in migliaia di EUR):

Tabella 5

Calendario dei pagamenti dei conferimenti di capitale

Fraport						
	2005	2006	2007	2008	2009	Totale
Pagamenti per i contributi di capitale	2 554	1 915	1 915	1 915	1 915	10 214
Riserva di capitale	0	0	0	0	0	0
Capitale totale						10 214



Land dell'Assia

	2005	2006	2007	2008	2009	Totale
Pagamenti per i contributi di capitale	4 000	4 000	750	0	0	8 750
Riserva di capitale	0	0	3 250	4 000	4 000	11 250
Capitale totale						20 000

Land Renania-Palatinato

	2005	2006	2007	2008	2009	Totale
Pagamenti per i contributi di capitale	537	0	0	0	0	537
Riserva di capitale	1 821	2 357	2 357	2 357	2 357	11 249
Capitale totale						11 786

3.1.4. MISURA 4: PLTA DEL 2004

- (45) Dal momento che ciò costituiva una condizione per l'approvazione dell'aumento di capitale, FFHG e Fraport hanno prorogato la durata del PLTA del 2001 fino al 2014, per mezzo di un accordo sottoscritto il 5 aprile 2004. Il nuovo contratto PLTA è però entrato in vigore solo dopo l'approvazione da parte dell'assemblea degli azionisti di Fraport. Secondo quanto avevano concordato gli azionisti di FFHG in merito all'aumento di capitale, il PLTA del 2004 stabiliva che qualsiasi ulteriore debito contratto da FFHG doveva essere compensato da Fraport, dal Land Renania-Palatinato e dal Land dell'Assia in proporzione al loro capitale.
- (46) In base al PLTA del 2004 Fraport si è accollata perdite per circa [...] milioni di EUR fino al 2009. Di conseguenza, nell'insieme dei due successivi PLTA Fraport ha compensato un totale di [...] milioni di EUR di perdite, accumulate tra il 2001 e il 2009. Di questa somma, [...] milioni di EUR riguardano l'ammortamento degli attivi e [...] milioni di EUR il pagamento degli interessi su prestiti per il finanziamento dell'infrastruttura.
- (47) Nel 2009 Fraport ha venduto la sua intera quota di FFHG al Land Renania-Palatinato, rescindendo quindi il PLTA.

3.1.5. MISURA 5: COMPENSAZIONE A FFHG PER I CONTROLLI DI SICUREZZA

- (48) Il Land Renania-Palatinato preleva una tassa sulla sicurezza aeroportuale su tutti i passeggeri in partenza dall'aeroporto di Francoforte Hahn. Il Land non effettua direttamente i controlli di sicurezza, ma ha subappaltato tale compito all'aeroporto, che lo ha subappaltato a sua volta, con un accordo, a una società di sicurezza. Quale compensazione per lo svolgimento dei controlli di sicurezza, il Land trasferisce all'aeroporto tutti gli introiti derivanti dalla tassa sulla sicurezza.

3.1.6. MISURA 6: SOVVENZIONI EROGATE DIRETTAMENTE DAL LAND RENANIA-PALATINATO

- (49) Secondo le relazioni finanziarie sulle holding del Land Renania-Palatinato ⁽¹⁹⁾, il Land ha sovvenzionato FFHG con i seguenti importi, sintetizzati nella tabella 6.

⁽¹⁹⁾ Relazioni annuali sulle holding del Land Renania-Palatinato, 1999, 2001, 2003, 2004.

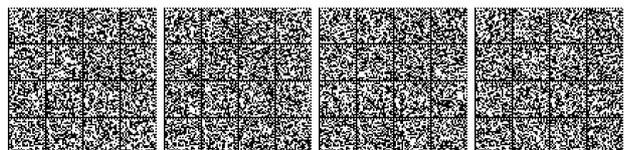


Tabella 6

Sovvenzioni erogate direttamente dal Land Renania-Palatinato

Anno	Sovvenzioni dirette (EUR)
1997	[...]
1998	[...]
1999	[...]
2000	[...]
Totale 1997-2000	[...]
2001	[...]
2002	[...]
2003	[...]
2004	[...]
Totale 2001-2004	[...]

- (50) Le sovvenzioni dirette erogate dal Land Renania-Palatinato a FFHG prima del 12 dicembre 2000 ammontano a [...] milioni, mentre le sovvenzioni dirette erogate dal Land Renania-Palatinato a FFHG tra il 2001 e il 2004 ammontano a [...] milioni di EUR.

3.2. EVENTUALE AIUTO DI STATO CONCESSO DA FFHG A RYANAIR E A TUTTE LE ALTRE COMPAGNIE
AEREE DI TRASPORTO PASSEGGERI

- (51) Nel 1999 FFHG ha attirato il suo primo vettore low-cost, Ryanair, concludendo con esso tre accordi, nel 1999, nel 2002 e nel 2005. Inoltre FFHG ha introdotto nuovi diritti aeroportuali nel 2001 e nel 2006.

3.2.1. MISURA 7: ACCORDO RYANAIR DEL 1999

- (52) Il primo accordo con Ryanair, entrato in vigore con effetto retroattivo dal 1° aprile 1999, aveva una durata di cinque anni («accordo Ryanair del 1999»). Ryanair ha iniziato a operare dall'aeroporto di Francoforte Hahn verso Londra Stansted il 22 aprile 1999, quando tutte le condizioni fondamentali degli accordi erano già state concordate.
- (53) Una *Deckungsbeitragsrechnung* (analisi del punto di equilibrio) per l'accordo Ryanair del 1999 è stata presentata dal consiglio di amministrazione di FFHG al consiglio di vigilanza nella riunione del 5 maggio 1999. Secondo la Germania, il consiglio di vigilanza di FFHG non ha votato né sull'accordo Ryanair del 1999, né sull'analisi del punto di equilibrio, in quanto la conclusione dell'accordo era considerata una questione di attività operativa quotidiana, di esclusiva competenza del consiglio di amministrazione di FFHG.
- (54) La tabella 7 sintetizza i diritti dovuti da Ryanair ai sensi dell'allegato 1 dell'accordo Ryanair del 1999.

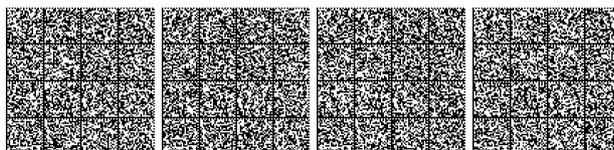


Tabella 7

Diritti dovuti da Ryanair ai sensi dell'allegato 1 dell'accordo Ryanair del 1999

Tipo di diritto/canone/tassa	EUR
Canone di rotazione (per volo compresi diritti di approdo, l'assistenza sulla rampa e lo sdoganamento dei passeggeri) ⁽¹⁾	[...]
Tassa passeggeri (per passeggero in arrivo)	[...]
Tassa sulla sicurezza aeroportuale (per passeggero in partenza)	[...]
Liquido per lo sbrinamento acqua calda compresa (al litro)	[...]

(¹) Per il canone di rotazione annuale dovuto da Ryanair fino a una frequenza di sei voli giornalieri era stato fissato un limite di [...] EUR.

- (55) Ai sensi dell'allegato 3 dell'accordo Ryanair del 1999 FFHG riceveva inoltre una commissione del [...] % su ogni biglietto venduto (per contanti o con carta di credito) o emesso dalle biglietterie di FFHG, una commissione del [...] % sui diritti per bagaglio in eccesso prelevati da FFHG, [...] EUR per ogni biglietto prepagato trattato da Ryanair e una commissione del [...] % per ogni autonoleggio prenotato tramite FFHG.
- (56) Ryanair aveva diritto a un sostegno al marketing per un importo annuale massimo di [...] EUR, che doveva essere versato da FFHG in rate trimestrali, solo per i primi tre anni di attività. Il sostegno al marketing doveva essere utilizzato esclusivamente per pubblicità riguardante rotte in partenza dall'aeroporto di Francoforte Hahn. Ryanair doveva fornire a sostegno fatture e prove dettagliate delle modalità di spesa dei fondi ricevuti.

3.2.2. MISURA 8: TARIFFARIO 2001 DEI DIRITTI AEROPORTUALI

- (57) Il 16 ottobre 2001 il dipartimento dei Trasporti del Land Renania-Palatinato ha approvato e pubblicato il tariffario 2001 dei diritti aeroportuali per l'aeroporto di Francoforte Hahn, che è entrato in vigore retroattivamente il 1° ottobre 2001 (²⁰).
- (58) Dal momento che la sua strategia commerciale puntava sui vettori low-cost, che di solito utilizzano aeromobili Boeing 737 o Airbus A 319/320 con un peso massimo al decollo («MTOW») compreso fra le 50 e le 80 tonnellate circa, l'aeroporto di Francoforte Hahn ha introdotto diritti di approdo e partenza pari a zero per aeromobili di MTOW compreso tra 5,7 e 90 tonnellate.
- (59) La tabella 8 sintetizza i diritti per l'infrastruttura centrale di handling a terra, per aeromobile, dovuti dalle compagnie aeree ai sensi del tariffario 2001 dei diritti aeroportuali.

Tabella 8

Diritti per i servizi dell'infrastruttura centrale di handling a terra dovuti dalle compagnie aeree ai sensi del tariffario 2001 dei diritti aeroportuali

	Diritti per aeromobile in EUR
MTOW fino a 90 tonnellate	inclusi nei diritti di approdo e partenza
MTOW superiore a 90 tonnellate	50,00

(²⁰) Fascicolo n. V/21-1011/1.

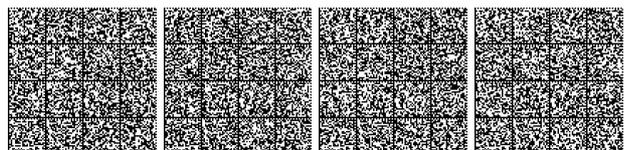


- (60) La tassa passeggero è stata fissata a 4,35 EUR per passeggero in arrivo. La tassa passeggero per la sicurezza, basata sul numero di passeggeri presenti sull'aeromobile alla partenza, ammonta a 4,35 EUR per passeggero, pagabili al dipartimento Autostrade e Trasporti del Land Renania-Palatinato — sezione Trasporti aerei.
- (61) Per ogni avvicinamento di aeromobile ai sensi delle regole del volo strumentale, deve essere versato al gestore dell'aeroporto un diritto di avvicinamento per il controllo del traffico aereo. Per i voli commerciali o non commerciali tale diritto è incluso nei diritti di approdo e partenza se il volo è operato per scopi diversi dalla formazione e dall'istruzione. È quindi pari a zero per gli aeromobili cui si applica il diritto di approdo e partenza pari a zero.

3.2.3. MISURA 9: ACCORDO RYANAIR DEL 2002

- (62) Il secondo accordo con Ryanair porta la data del 14 febbraio 2002 («accordo Ryanair del 2002») ed è stato presentato al consiglio di amministrazione di FFHG riunitosi il 16 novembre 2001. Il verbale di quella riunione segnala che la maggioranza dei membri del consiglio di vigilanza aveva approvato l'accordo.
- (63) La copia dell'accordo Ryanair del 2002 che è stata trasmessa alla Commissione non è firmata. Secondo la Germania, benché tale accordo non sia mai stato firmato, esso è stato tuttavia applicato dalle parti a partire dal 14 febbraio 2002.
- (64) Secondo la Germania l'accordo Ryanair del 2002 ha sostituito l'accordo Ryanair del 1999 ed è stato concluso per un periodo di [...] anni (fino al [...]). La tassa passeggeri è però rimasta identica rispetto all'accordo iniziale del 1999. Ryanair dispone dell'opzione di prorogare l'accordo a condizioni simili fino al [...].
- (65) L'accordo Ryanair del 2002 si basa sull'accordo standard di handling a terra dell'International Air Transport Association, adattato alle esigenze delle parti e consiste dei seguenti elementi:
- i. accordo principale;
 - ii. allegato A — descrizione di servizi di handling a terra;
 - iii. allegato B — 1.0 ubicazione, servizi e diritti concordati per l'aeroporto di Francoforte Hahn;
 - iv. secondo allegato B — 1.0 ubicazione, servizi e diritti concordati per l'aeroporto di Francoforte Hahn;
 - v. allegato 3 e appendici 1-3 ⁽²¹⁾ al secondo allegato B — 1.0;
 - vi. allegato C — diritti aeroportuali;
 - vii. allegato D — descrizione del pacchetto di servizi di handling a terra «Hahn Smart»;
 - viii. terzo allegato B — ubicazione, servizi e diritti concordati per l'aeroporto di Francoforte Hahn — «accordo Hub»;
 - ix. allegato E — accordo di marketing.
- (66) L'accordo principale, l'allegato A e l'allegato B -1.0 sono semplici copie del modulo standard. Le parti non hanno compilato nessuno dei campi, poiché questa parte del modulo standard non era considerata applicabile.
- (67) Il secondo allegato B — 1.0 è stato compilato dalle parti per quanto riguarda le denominazioni delle parti, i conti bancari e il prezzo del liquido per lo sbrinamento ([...] EUR al litro) e dell'acqua calda ([...] EUR al litro).
- (68) L'allegato 3 e le sue appendici 1-3 si riferiscono a «ulteriori accordi strategici» tra le parti. Riguardano le disposizioni tecniche per il servizio di handling a terra, le biglietterie e lo spazio per i marchi all'aeroporto.

⁽²¹⁾ Allegato 3: FFHG riceveva una commissione del [...] % su ogni biglietto venduto (per contanti o con carta di credito) o emesso dalle biglietterie di FFHG, una commissione del [...] % sui bagagli in eccesso smistati da FFHG, [...] EUR per ogni biglietto prepagato trattato da Ryanair e una commissione del [...] % a FFHG per ogni autonoleggio prenotato tramite FFHG.



- (69) L'allegato D fissa per il servizio di handling a terra i diritti sintetizzati nella tabella 9 a condizione che il tempo di rotazione non superi i 30 minuti.

Tabella 9

Diritti per il servizio di handling a terra con rotazione massima di 30 minuti

Aeromobili con MTOW	Unità	EUR
fino a 5,7 tonnellate	Handling	[...]
fino a 14 tonnellate	Handling	[...]
fino a 20 tonnellate	Handling	[...]
fino a 90 tonnellate	Handling	[...]
Oltre 90 tonnellate	Handling	[...]

- (70) Gli spazi bianchi per aeromobili «fino a» e «oltre» [...] tonnellate sembrano indicare che [...] si applicava ad aeromobili tra [...] e [...] tonnellate ⁽²²⁾.
- (71) L'allegato E (ossia l'accordo Hahn Smart) conferma tale analisi e al punto 1 afferma:
«[...]»
- (72) Il livello dei diritti aeroportuali è stato bloccato fino al 30 aprile 2004 e successivamente doveva essere adeguato in base all'indice tedesco dei prezzi al consumo, se quest'ultimo avesse registrato un incremento superiore al [...] % rispetto all'anno precedente.
- (73) L'allegato E prevede anche il pagamento di un sostegno al marketing. Ryanair ha diritto al seguente sostegno al marketing:
- i. pagamenti una tantum di [...] EUR per ciascuna nuova rotta in partenza dall'aeroporto di Francoforte Hahn stabilita dopo il 13 febbraio 2002 e
 - ii. sconti sui diritti aeroportuali in funzione del numero di aeromobili con sede all'aeroporto di Francoforte Hahn e del numero di passeggeri in arrivo, come appare nella tabella 10.

Tabella 10

Sconti sui diritti aeroportuali

Numero degli aeromobili con sede all'aeroporto di Francoforte Hahn	Sostegno al marketing per passeggero (EUR)
fino a 2	[...]
da 3 a 4	[...]
5-8	[...] ⁽¹⁾

⁽¹⁾ [...].

⁽²²⁾ Ciò risulta anche dal punto 68 del test dell'operatore in un'economia di mercato effettuato da PwC per conto del Land Renania-Palatinato.



- (74) L'allegato E prevede anche che a ogni pagamento o prezzo contemplato dall'accordo sia aggiunta l'IVA, nella misura in cui è applicabile la legge relativa all'imposta sul volume d'affari.
- (75) [...].
- (76) In conclusione, in base all'accordo Ryanair del 2002 la compagnia aerea paga i diritti sintetizzati nella tabella 11.

Tabella 11

Panoramica dei diritti aeroportuali dovuti da Ryanair

Tipo di diritto/canone/tassa	EUR
Tassa passeggeri (per passeggero in arrivo)	[...]
Tassa sulla sicurezza aeroportuale (per passeggero in partenza)	[...]
Liquido per lo sbrinamento (al litro)	[...]
Acqua calda (al litro)	[...]
Introiti dei biglietti prepagati trattati da Ryanair	[...]

3.2.4. MISURA 10: ACCORDO RYANAIR DEL 2005

- (77) Il 4 novembre 2005 è stata approvata una modifica all'accordo del 2002, ossia l'«Accordo Ryanair/Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH Consegna degli aeromobili da 6 a 18 — dall'anno 2005 all'anno 2012» («accordo Ryanair del 2005»). Il 18 novembre 2005 la conclusione dell'accordo Ryanair del 2005 è stata approvata dal consiglio di vigilanza di FFHG.
- (78) Le parti pertinenti dell'accordo Ryanair del 2005 sono le seguenti.
- i. [...];
 - ii. [...];
 - iii. [...];
 - iv. [...].
- (79) L'accordo Ryanair del 2005 è valido sino al [...]. Gli altri elementi dell'accordo Ryanair del 2002, in particolare l'accordo principale e l'allegato E (ossia l'accordo Hahn Smart), sono stati a loro volta prorogati fino al [...].
- (80) La tabella 12 indica il numero di aeromobili Ryanair con sede all'aeroporto di Francoforte Hahn e il volume di passeggeri previsto nel quadro dell'accordo Ryanair del 2005:

Tabella 12

Crescita di aeromobili e passeggeri Ryanair prevista nel quadro dell'accordo Ryanair del 2005

Anno	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
N. degli aeromobili	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passeggeri (milioni)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]



- (81) La tabella 13 offre una panoramica del sistema di sconti sui diritti aeroportuali introdotto dall'accordo Ryanair del 2005.

Tabella 13

Sconti aeroportuali modificati introdotti dall'accordo Ryanair del 2005

In EUR		Sconto medio totale per passeggero	Tassa passeggeri media
Sconto su tutti i passeggeri in entrata	[...]	[...]	[...]
Sconto supplementare su tutti i passeggeri in partenza oltre [...] milioni e fino a [...] milioni all'anno	[...]	[...]	[...]
Sconto supplementare su tutti i passeggeri in partenza oltre [...] milioni all'anno	[...]	[...]	[...]

- (82) [...].

3.2.5. MISURA 11: TARIFFARIO 2006 DEI DIRITTI AEROPORTUALI

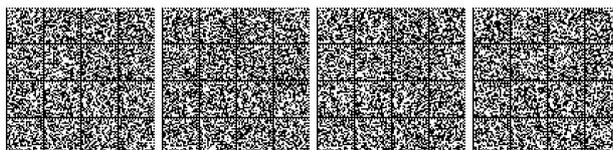
- (83) Il tariffario 2006 dei diritti aeroportuali per l'aeroporto di Francoforte Hahn è stato approvato dal dipartimento dei Trasporti del Land Renania-Palatinato il 26 aprile 2006 ⁽²³⁾ ed è entrato in vigore il 1° giugno 2006 e segue gli stessi principi fondamentali del tariffario 2001 dei diritti aeroportuali (cfr., più sopra, il considerando 57 e i punti seguenti).
- (84) Le modifiche introdotte rispetto al tariffario precedente riguardano i diritti di approdo e partenza, la tassa passeggeri e il sostegno al marketing. Il tariffario 2006 dei diritti aeroportuali conserva i due principi fondamentali del tariffario 2001 dei diritti aeroportuali:
- i. i diritti per il controllo del traffico aereo e i diritti per il servizio di handling a terra sono inclusi nei diritti di approdo e partenza;
 - ii. gli aeromobili con MTOW superiore a 5,7 tonnellate non devono pagare alcun diritto di approdo e di partenza (né diritti per il controllo del traffico aereo o per il servizio di handling a terra).
- (85) Il tariffario del 2006 introduce però due limitazioni a questi principi. In primo luogo, solo gli aeromobili passeggeri possono chiedere tali benefici. In secondo luogo, i vantaggi sono limitati agli aeromobili con tempo di rotazione inferiore a 30 minuti.
- (86) Inoltre, le tasse passeggeri sono fissate per passeggero in partenza, e in funzione del numero totale di passeggeri trasportati (in partenza e in arrivo) dalla compagnia aerea cui l'aeromobile appartiene. La tabella 14 contiene una panoramica delle tasse passeggeri dovute ai sensi del tariffario 2006 dei diritti aeroportuali in base al numero totale dei passeggeri in partenza e in arrivo.

Tabella 14

Tasse passeggeri ai sensi del tariffario 2006 dei diritti aeroportuali

Numero totale di passeggeri in partenza e in arrivo	Tassa passeggeri per passeggero in partenza in EUR	Importo minimo dei diritti aeroportuali complessivi dovuti in EUR
Meno di 100 000	5,35	
100 001 — 250 000	4,40	267 500,00

⁽²³⁾ Fascicolo n. V/20-1011/1.



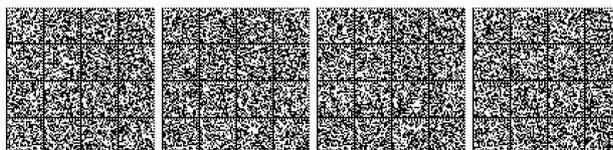
Numero totale di passeggeri in partenza e in arrivo	Tassa passeggeri per passeggero in partenza in EUR	Importo minimo dei diritti aeroportuali complessivi dovuti in EUR
250 001 — 500 000	3,85	550 000,00
500 001 — 750 000	3,45	962 500,00
750 001 — 1 000 000	3,15	1 293 750,00
1 000 001 — 1 500 000	2,90	1 575 000,00
1 500 001 — 2 000 000	2,68	2 175 000,00
2 000 001 — 3 000 000	2,48	2 680 000,00
3 000 001 — 5 400 000	2,48 per passeggero da 1 a 3 000 000 2,24 per passeggero da 3 000 001 a 5 400 000	Non applicabile
5 400 001 — 10 000 000	2,48 per passeggero da 1 a 3 000 000 2,24 per passeggero da 3 000 001 a 5 400 000 2,21 per passeggero da 5 400 001 a 10 000 000	Non applicabile
Oltre 10 000 000	2,48 per passeggero da 1 a 3 000 000 2,24 per passeggero da 3 000 001 a 5 400 000 2,21 per passeggero da 5 400 001 a 10 000 000 2,19 per passeggero	Non applicabile

- (87) La tabella 15 indica l'importo di sostegno al marketing che può essere concesso alle compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto.

Tabella 15

Sostegno al marketing

Numero totale di passeggeri in partenza	Numero minimo di destinazioni e frequenza dall'aeroporto di Francoforte Hahn	Sostegno al marketing in EUR
5 000-100 000	[...]	[...]
100 001-250 000	[...]	[...]
250 001-500 000	[...]	[...]
500 001-750 000	[...]	[...]
750 001-1 000 000	[...]	[...]



- (88) Inoltre, il sostegno al marketing è regolamentato in un documento separato disponibile sul sito web dell'aeroporto di Francoforte Hahn. Il sostegno al marketing una tantum viene concesso alle seguenti condizioni:
- i. sono ammissibili i voli verso destinazioni non servite dall'aeroporto di Francoforte Hahn nei 24 mesi precedenti;
 - ii. il sostegno massimo equivale al 33,3 % dei costi di marketing dimostrati per una nuova destinazione;
 - iii. la compagnia aerea deve dimostrare la redditività a medio termine della nuova destinazione tramite un'adeguata documentazione giustificativa;
 - iv. FFHG può chiedere il rimborso del sostegno al marketing qualora la compagnia aerea non adempia i propri obblighi relativi alla nuova destinazione.

3.3. MISURE CHE ESULANO DALL'AMBITO DI APPLICAZIONE DELLA DECISIONE DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO DEL 2008 (MISURA 12)

- (89) La Germania si è impegnata a contribuire al capitale di FFHG con [...] milioni di EUR per rifinanziare i prestiti di FFHG.
- (90) Tali fondi rifinanziano misure infrastrutturali decise irrevocabilmente dalle autorità pubbliche prima del 31 dicembre 2012 ma non coperte tramite PLTA, aumenti di capitale o altre sovvenzioni.

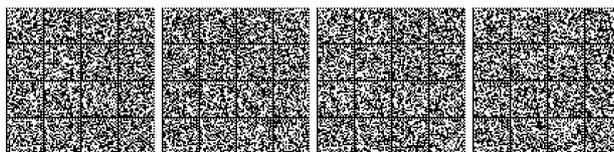
4. MOTIVAZIONI DELL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO E VALUTAZIONE INIZIALE

4.1. EVENTUALE AIUTO DI STATO CONCESSO A FFHG

4.1.1. MISURA 1: PLTA DEL 2001

- (91) Per quanto riguarda il PLTA del 2001, nella decisione di avvio del procedimento del 2008 la Commissione ha rilevato che le perdite annuali venivano assunte da Fraport, società che è prevalentemente di proprietà pubblica. La Commissione ha perciò stabilito che era necessario esaminare se si potesse ritenere che la Germania fosse stata coinvolta nella conclusione del PLTA del 2001.
- (92) Nella causa *Stardust Marine* ⁽²⁴⁾ la Corte di giustizia ha sostenuto che le risorse di un'impresa costituita ai sensi del diritto privato, le cui azioni sono in maggioranza di proprietà pubblica, rappresentano risorse di Stato. La Commissione ha stimato che anche la conclusione dell'accordo dovesse essere considerata imputabile allo Stato, poiché sarebbe stato impossibile agire in tal senso se non si fosse tenuto conto delle disposizioni delle autorità pubbliche.
- (93) Inoltre, in contrasto con le argomentazioni sviluppate dalla Germania, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe concluso un accordo del genere, in quanto l'accordo sembrava costituire un chiaro vantaggio per FFHG, la quale veniva così sollevata da un onere finanziario che altrimenti avrebbe dovuto sopportare.
- (94) La Commissione ha ritenuto inoltre che la misura fosse selettiva, poiché copriva solo le perdite di FFHG, che essa falsasse o minacciasse di falsare la concorrenza nel mercato dei gestori aeroportuali e che incidesse sugli scambi tra gli Stati membri.
- (95) La Commissione ha quindi concluso in via preliminare che la misura in questione poteva costituire aiuto di Stato sotto forma di aiuto al funzionamento.
- (96) Dal momento che la Germania non ha avanzato alcuna prova né ha argomentato in alcun modo che tale aiuto al funzionamento potesse essere considerato compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato, e alla luce degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, la Commissione ha sollevato seri dubbi sulla compatibilità di tale aiuto.

⁽²⁴⁾ Causa C-482/99, Francia/Commissione («*Stardust Marine*») (Raccolta 2002, pag. I-4397, punti 51 e seguenti).



4.1.2. MISURA 2: AUMENTO DI CAPITALE DEL 2001

- (97) Nella decisione di avvio del procedimento del 2008 la Commissione ha riscontrato che Fraport e il Land Renania-Palatinato avevano aumentato il capitale di FFHG di 27 milioni di EUR, contribuendo rispettivamente con 19,7 milioni di EUR e 7,3 milioni di EUR. Per quanto riguarda l'esistenza dell'aiuto, la Commissione ha osservato che sia le risorse di Fraport che quelle del Land Renania-Palatinato costituivano risorse statali, secondo i criteri stabiliti nella causa *Stardust Marine* ⁽²⁵⁾. Essa ha inoltre concluso in via preliminare che anche le decisioni di Fraport erano probabilmente imputabili allo Stato.
- (98) La Commissione ha altresì dichiarato di non essere convinta che per l'aumento di capitale fosse stato rispettato il test dell'operatore in un'economia di mercato (*market economy operator test* — MEOT). Essa ha ammesso che, in linea di principio, una valutazione compiuta da una o più società di revisione indipendenti possa costituire la prova che un'operazione sia stata effettuata a valore di mercato ⁽²⁶⁾, ma dubita che la relazione presentata da PwC per conto di Fraport basti a escludere la presenza di un vantaggio.
- (99) I dubbi dipendono dal contenuto del MEOT svolto da PwC, che era puramente qualitativo e non valutava il costo del disimpegno da parte di Fraport. La relazione poi non quantificava, né illustrava in dettaglio gli «elevati rischi» individuati da BCG e dal SD di Fraport, e in generale limitava la propria valutazione a Fraport, senza considerare se il Land Renania-Palatinato agisse come un investitore operante in un'economia di mercato. Per tali motivi, la Commissione non ha potuto escludere che l'aumento di capitale fornisse un vantaggio a FFHG.
- (100) La Commissione ha concluso inoltre che la misura era selettiva, poiché l'aumento di capitale del 2001 era stato concesso solo a FFHG, che essa falsava o minacciava di falsare la concorrenza nel mercato dei gestori aeroportuali e che incideva sugli scambi tra gli Stati membri.
- (101) La Commissione ha perciò concluso in via preliminare che la misura in questione poteva costituire un aiuto di Stato sotto forma di aiuto agli investimenti e ha sollevato dubbi sulla sua compatibilità con il mercato interno, particolarmente alla luce dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato e degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.

4.1.3. MISURA 3: AUMENTO DI CAPITALE DEL 2004

- (102) Per quanto riguarda il secondo aumento di capitale, la Commissione ha notato che nel 2004 gli azionisti allora esistenti di FFHG ne hanno aumentato il capitale autorizzato di 10,75 milioni di EUR: Fraport ha contribuito con una quota di 10,21 milioni di EUR e il Land Renania-Palatinato con una quota di 0,54 milioni di EUR. Inoltre il Land dell'Assia si è aggiunto come nuovo azionista, contribuendo con altri 8,75 milioni di EUR. Il Land Renania-Palatinato e il Land dell'Assia si sono poi impegnati a contribuire con 11,25 milioni di EUR ciascuno come riserva di capitale.
- (103) Per questo aumento di capitale la Commissione ha adottato, *mutatis mutandis*, lo stesso ragionamento seguito — in merito all'esistenza di aiuto — per l'aumento di capitale del 2001 (cfr. la sezione 4.1.2) e ha sollevato i medesimi dubbi riguardo alla sua compatibilità con il mercato interno.

4.1.4. MISURA 4: PLTA DEL 2004

- (104) Secondo la decisione di avvio del procedimento del 2008, con il PLTA del 2004 Fraport ha rilevato le perdite di FFHG per un ammontare di almeno [...] milioni di EUR. La Commissione ha applicato, *mutatis mutandis*, lo stesso ragionamento formulato in relazione al PLTA del 2001: cfr. il considerando 91 e seguenti. Quanto al MEOT presentato da PwC, la Commissione ne ha messo in dubbio l'attendibilità, trattandosi di una valutazione prevalentemente qualitativa. La Commissione ha quindi ritenuto che il PLTA del 2004 costituisca un aiuto al funzionamento e ha espresso dubbi in merito alla sua compatibilità con il mercato interno, particolarmente alla luce degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.

⁽²⁵⁾ Sentenza *Stardust Marine*, punti 51 e seguenti.

⁽²⁶⁾ Cfr. la comunicazione della Commissione relativa agli elementi di aiuto di Stato connessi alle vendite di terreni e fabbricati da parte di pubbliche autorità, paragrafo II.2.



4.1.5. MISURA 5: COMPENSAZIONE A FFHG PER I CONTROLLI DI SICUREZZA

- (105) Nella decisione di avvio del procedimento del 2008 la Commissione ha indicato che i servizi di sicurezza aeroportuale non sono di natura economica e non rientrano nella sfera di applicazione delle regole sugli aiuti di Stato ⁽²⁷⁾.
- (106) La Commissione ha poi rilevato che, secondo quanto sembrava indicare l'analisi economica di PwC, il Land Renania-Palatinato ha erogato a FFHG un compenso eccessivo per lo svolgimento dei controlli di sicurezza. A tal proposito essa ha notato che il vantaggio è stato finanziato tramite risorse statali ed era potenzialmente in grado di falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra gli Stati membri. Di conseguenza, la Commissione ha ritenuto che questo compenso eccessivo costituisse un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.
- (107) Per quanto riguarda la valutazione della compatibilità di tale aiuto al funzionamento, la Commissione ha applicato, *mutatis mutandis*, lo stesso ragionamento formulato in relazione al PLTA del 2001: cfr. il considerando 95 e seguenti. Un'altra possibile base giuridica presa in considerazione per la compatibilità con il mercato interno è l'articolo 106, paragrafo 2, del trattato. La Germania non ha tuttavia indicato in alcun modo che a FFHG sia stato imposto un obbligo di servizio pubblico. La Commissione, quindi, non ha reperito alcuna base giuridica per dichiarare compatibile con il mercato interno la compensazione eccessiva derivante dai corrispettivi per servizi di sicurezza.

4.1.6. MISURA 6: SOVVENZIONI EROGATE DIRETTAMENTE DAL LAND RENANIA-PALATINATO

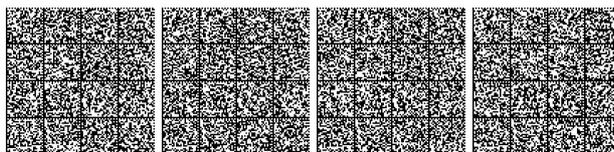
- (108) Nella decisione di avvio del procedimento del 2008 la Commissione ha rilevato che le sovvenzioni dirette concesse dal 2001 al 2004 sembrano essere state erogate senza un'adeguata riflessione, traendole da risorse statali (per la precisione il bilancio generale del Land Renania-Palatinato) e in maniera selettiva (solo a FFHG). Essa ha ritenuto che tali sovvenzioni fossero potenzialmente in grado di falsare la concorrenza e di incidere sugli scambi tra gli Stati membri. La Commissione ha perciò concluso in via preliminare che esse costituissero un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, sotto forma di aiuto all'investimento.
- (109) La Commissione ha inoltre sollevato dubbi in merito alla compatibilità dell'aiuto con il mercato interno soprattutto alla luce dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato e degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.

4.2. EVENTUALE AIUTO DI STATO CONCESSO DA FFHG A RYANAIR E A TUTTE LE ALTRE COMPAGNIE AEREE DI TRASPORTO PASSEGGERI

4.2.1. MISURA 7: ACCORDO RYANAIR DEL 1999

- (110) Per quanto riguarda l'accordo Ryanair del 1999, nella decisione di avvio del procedimento del 2008 la Commissione ha rilevato, in linea generale, che una riduzione o un sistema di riduzioni che accordassero un trattamento preferenziale a un'impresa specifica rientrano probabilmente nell'ambito di applicazione dell'articolo 107 del trattato.
- (111) A giudizio della Commissione, dal momento che FFHG è un'impresa di prevalente proprietà pubblica, le sue risorse costituiscono risorse statali. In merito all'accordo Ryanair del 1999, la Commissione ha rilevato che, se da un lato il consiglio di vigilanza non ha votato su quell'accordo, dall'altro non ha neppure approvato una mozione o adottato alcuna azione da cui si possa dedurre che vi si opponesse. Di conseguenza la Commissione ha constatato di non avere alcun motivo per ritenere che l'accordo Ryanair del 1999 non fosse imputabile allo Stato.
- (112) La Commissione inoltre ha espresso dubbi sul fatto che un investitore privato operante in un'economia di mercato avrebbe concluso l'accordo Ryanair del 1999. A questo proposito essa ha notato che i diritti imposti da FFHG a Ryanair non coprivano completamente le spese di FFHG e quindi sembravano conferire un vantaggio a Ryanair.

⁽²⁷⁾ Punto 33 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.



- (113) La Commissione aggiunge anche che il MEOT presentato dalla Germania non tiene conto dei costi della nuova aerostazione, pari a circa [...] milioni di EUR. In via preliminare essa ha respinto la tesi della Germania, secondo la quale nel 1999 Francoforte Hahn necessitava comunque di una nuova aerostazione passeggeri e la capacità di 1,25 milioni di passeggeri all'anno era molto superiore al volume di passeggeri che Ryanair avrebbe prevedibilmente generato, in quanto nel 1999 Ryanair era l'unico importante vettore passeggeri operante a Francoforte Hahn. Per tali ragioni la Commissione ha sollevato dubbi in merito al MEOT presentato dalla Germania.
- (114) La Commissione ha anche stimato che l'accordo Ryanair del 1999 costituisse una misura selettiva e specifica, poiché solo Ryanair ha goduto di tali condizioni nei negoziati con FFHG, e che la misura in questione falsasse o minacciasse di falsare la concorrenza nel mercato delle compagnie aeree e che incidesse sugli scambi tra gli Stati membri.
- (115) La Commissione ha perciò concluso in via preliminare che l'accordo Ryanair del 1999, il quale apparentemente non soddisfaceva il MEOT ed era imputabile allo Stato, costituiva un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. La Commissione non ha poi riscontrato motivi giuridici che permettessero di dichiarare compatibile con il mercato interno tale aiuto permanente al funzionamento a favore di una compagnia aerea.

4.2.2. MISURA 8: TARIFFARIO 2001 DEI DIRITTI AEROPORTUALI

- (116) Nella decisione di avvio del procedimento del 2008 la Commissione ha anche analizzato se il tariffario dei diritti aeroportuali del 2001 potesse costituire un aiuto di Stato a Ryanair. Essa ha notato a questo proposito che le risorse di FFHG e Fraport, società di cui le autorità pubbliche possiedono una quota predominante, costituiscono risorse statali, e che anche la condotta delle due società è imputabile allo Stato.
- (117) La Commissione ha espresso dubbi sul fatto che la struttura dei canoni prevista dal tariffario 2001 dei diritti aeroportuali fosse tale da consentire una gestione redditizia dell'aeroporto, in quanto la Germania non aveva fornito un MEOT per tale tariffario. Poiché, a quanto sembra, Ryanair è stata l'unica compagnia aerea passeggeri a utilizzare l'aeroporto tra il 2001 e il 2003, e ha conservato oltre il 95 % del volume passeggeri fino al 2006, come parametro sono stati utilizzati i risultati del MEOT per l'accordo Ryanair del 2002, che si basava sul tariffario dei diritti aeroportuali del 2001 e introduceva un ulteriore sostegno al marketing. Sulla base delle informazioni fornite, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che il MEOT per il tariffario 2001 dei diritti aeroportuali fosse stato soddisfatto.
- (118) La Commissione ha giudicato la misura selettiva, in quanto solo le compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto di Francoforte Hahn beneficiavano del tariffario 2001 dei diritti aeroportuali, e ha ritenuto che essa falsasse o minacciasse di falsare la concorrenza e incidesse sugli scambi tra gli Stati membri.
- (119) Di conseguenza, per quanto riguarda il tariffario 2001 dei diritti aeroportuali, la Commissione ha concluso in via preliminare che esso poteva costituire un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. La Commissione non ha poi riscontrato motivi giuridici che permettessero di dichiarare compatibile con il mercato interno tale aiuto permanente al funzionamento a favore di una compagnia aerea.

4.2.3. MISURA 9: ACCORDO RYANAIR DEL 2002

- (120) In merito alla questione delle risorse statali, la Commissione ha applicato, *mutatis mutandis*, lo stesso ragionamento seguito per l'accordo Ryanair del 1999 ed esposto nella sezione 4.2.1 (considerando 110 e seguenti). Per quanto riguarda l'imputabilità della misura, l'accordo Ryanair del 2002 è stato formalmente approvato dal consiglio di vigilanza di FFHG, prevalentemente composto da membri nominati dalle autorità pubbliche. Di conseguenza, la Commissione ha concluso in via preliminare che l'accordo Ryanair del 2002 fosse imputabile alla Germania.
- (121) La Commissione inoltre ha espresso dubbi sul fatto che un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe concluso l'accordo Ryanair del 2002. A tale proposito ha messo in dubbio il calcolo presentato dalla Germania. Ancora, la Commissione ha espresso dubbi sul calcolo dei costi, in quanto i costi generali delle infrastrutture aeroportuali e dell'amministrazione aeroportuale presentati dalla Germania si basavano su costi marginali anziché su costi medi. Inoltre, il livello dei diritti aeroportuali è stato bloccato fino al 30 aprile 2004 e successivamente doveva essere adeguato in base all'indice tedesco dei prezzi al consumo, solo se quest'ultimo avesse registrato un incremento superiore al [...] % rispetto all'anno precedente.



- (122) In merito alla selettività, alla distorsione della concorrenza e agli effetti sugli scambi, la Commissione ha applicato, *mutatis mutandis*, lo stesso ragionamento seguito per l'accordo Ryanair del 1999: cfr. la sezione 4.2.1 (considerando 110 e seguenti).
- (123) La Commissione ha perciò concluso in via preliminare che l'accordo Ryanair del 2002 poteva costituire un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. Essa non ha poi riscontrato motivi giuridici che permettessero di dichiarare compatibile con il mercato interno tale aiuto permanente al funzionamento a favore di una compagnia aerea.

4.2.4. MISURA 10: ACCORDO RYANAIR DEL 2005

- (124) In merito alla questione delle risorse statali, la Commissione ha applicato, *mutatis mutandis*, lo stesso ragionamento seguito per l'accordo Ryanair del 1999 ed esposto nella sezione 4.2.1 (considerando 110 e seguenti). Sulla questione di un eventuale vantaggio economico, la Commissione ha espresso dubbi relativamente al MEOT presentato dalla Germania, poiché non disponeva di informazioni sufficienti per verificare i calcoli e inoltre non venivano presi in considerazione, né imputati a Ryanair, gli investimenti indotti dall'incremento del numero di passeggeri.
- (125) A giudizio della Commissione, inoltre, benché l'accordo Ryanair del 2005, a differenza di quelli del 1999 e del 2002, introducesse un sistema di penalità contrattuali qualora Ryanair non generasse il volume di passeggeri previsto per contratto, l'efficacia di tali sanzioni era dubbia.
- (126) In merito alla selettività, alla distorsione della concorrenza e agli effetti sugli scambi, la Commissione ha applicato, *mutatis mutandis*, lo stesso ragionamento seguito per l'accordo Ryanair del 1999: cfr. la sezione 4.2.1 (considerando 110 e seguenti).
- (127) La Commissione ha perciò concluso che anche l'accordo Ryanair del 2005 costituiva un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. Essa non ha riscontrato motivi giuridici che permettessero di dichiarare compatibile con il mercato interno tale aiuto permanente al funzionamento a favore di una compagnia aerea.

4.2.5. MISURA 11: TARIFFARIO 2006 DEI DIRITTI AEROPORTUALI

- (128) Per quanto riguarda il tariffario 2006 dei diritti aeroportuali, la Germania ha fornito alla Commissione una giustificazione economica solo parziale sotto forma di un MEOT. Nella decisione di avvio del procedimento del 2008 la Commissione aveva segnalato che, a causa delle informazioni incomplete di cui disponeva, non era in grado di verificare se, come sostenuto dalla Germania, la differenziazione delle tasse passeggeri fosse giustificata da economie di scala. Inoltre le giustificazioni economiche fornite per il tariffario 2006 dei diritti aeroportuali lasciavano aperte parecchie questioni: quali costi sono compresi nella copertura dei costi e perché il sostegno al marketing non sia stato inserito nella giustificazione economica del tariffario.
- (129) La Commissione ha giudicato la misura selettiva, in quanto solo le compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto di Francoforte Hahn beneficiavano del tariffario 2006 dei diritti aeroportuali, e ha ritenuto che essa falsasse o minacciasse di falsare la concorrenza e incidesse sugli scambi tra gli Stati membri.
- (130) Di conseguenza, per quanto riguarda il tariffario 2006 dei diritti aeroportuali, la Commissione ha concluso in via preliminare che esso poteva costituire un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. Essa non ha poi riscontrato motivi giuridici che permettessero di dichiarare compatibile con il mercato interno tale aiuto permanente al funzionamento a favore di una compagnia aerea.

5. OSSERVAZIONI DELLA GERMANIA

- (131) Nel corso del procedimento la Germania ha presentato osservazioni e analisi economiche ampie ed esaurienti.

5.1. OSSERVAZIONI GENERALI

- (132) Nelle proprie osservazioni la Germania ha formulato anzitutto alcune considerazioni generali di fondo sull'aeroporto di Francoforte Hahn. La Germania ha sottolineato che fin dal momento della sua conversione era stato previsto che il progetto dell'aeroporto di Francoforte Hahn diventasse una società privata redditizia. Quella di



Fraport è stata perciò una partecipazione strategica, nella prospettiva della redditività a lungo termine dell'aeroporto. Secondo la Germania, grazie al suo modello commerciale imperniato sui vettori low-cost, alla notevole semplicità delle infrastrutture e ai bassi costi di capitale, l'aeroporto di Francoforte Hahn avrebbe svolto in Europa un ruolo pionieristico. La Germania ha però sostenuto che l'arco temporale necessario per raggiungere risultati operativi positivi in questo tipo di progetti infrastrutturali sarebbe di circa 20 anni. Essa ha rilevato che l'EBITDA dell'aeroporto di Francoforte Hahn ha fatto registrare il primo risultato positivo nel 2006, ossia già otto anni dopo il suo ingresso nel mercato; ciò ne dimostrerebbe la redditività economica. Secondo la Germania, l'aeroporto di Francoforte Hahn sarebbe quello che ha fatto registrare la crescita più rapida di tutto il paese.

- (133) La Germania aggiunge che le misure riguardanti l'aeroporto di Francoforte Hahn sarebbero state adottate esclusivamente in conformità del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato. A suo parere, il fatto che un'impresa privata delle stesse dimensioni che si fosse trovata in una situazione paragonabile avesse anch'essa effettuato il finanziamento basandosi su una logica commerciale dimostrerebbe l'assenza di qualsiasi vantaggio. La Germania ha affermato che la Commissione dovrebbe valutare solamente se la misura in questione sia commercialmente difendibile e non se essa sia destinata ad avere successo al di là di ogni ragionevole dubbio. Essa ha poi citato il principio dell'uguaglianza delle imprese pubbliche e private, in base al quale i fondi che lo Stato offre a un'impresa a condizioni di mercato non saranno considerati aiuto di Stato. Nel complesso, secondo la Germania, le misure a favore dell'aeroporto di Francoforte Hahn sarebbero state concesse tutte in linea con le condizioni di mercato; i MEOT presentati dalla Germania ne sarebbero la prova. La Germania ha poi articolato tali osservazioni generali relativamente alle singole misure valutate nella decisione di avvio del procedimento del 2008.

5.2. PRESUNTO AIUTO DI STATO CONCESSO A FFHG

5.2.1. MISURA 1: PLTA DEL 2001

- (134) La Germania ha sostenuto che le norme in materia di aiuti di Stato non sono applicabili al PLTA del 2001, che è stato concluso nel 1999, ossia prima della sentenza della Corte di giustizia nella causa *Aéroports de Paris* ⁽²⁸⁾ del 24 ottobre 2002. A suo parere la sentenza di primo grado del Tribunale è diventata definitiva solo dopo l'emissione della sentenza della Corte di giustizia e solo quando è stato chiarito che gli aeroporti erano considerati imprese e perciò rientravano nell'ambito di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato. Tale approccio sarebbe stato confermato successivamente dalla sentenza *Leipzig-Halle* ⁽²⁹⁾.
- (135) La Germania ha aggiunto che non erano state impiegate risorse statali. A tal proposito essa ha sostenuto che le perdite rilevate da Fraport non gravavano sul bilancio dello Stato, aggiungendo che le decisioni adottate da Fraport non erano imputabili alla Germania in quanto gli azionisti pubblici non erano in grado di esercitare un'influenza determinante. A questo riguardo la Germania ha sottolineato che sarebbe stato necessario verificare in ogni singolo caso se le risorse di una società fossero effettivamente controllate dallo Stato. Secondo la Germania, il fatto che la maggioranza degli azionisti fosse di natura pubblica non è sufficiente per ipotizzare che il PLTA del 2001 coinvolgesse risorse statali.
- (136) A suo parere, nel caso di una società per azioni tedesca, una *Aktiengesellschaft*, come Fraport, gli azionisti non possono determinare la condotta del consiglio di amministrazione. Dal punto di vista della Germania, Fraport è una società indipendente quotata in borsa e gli enti pubblici regionali non esercitano un controllo costante sui suoi fondi. La Germania ha spiegato che, ai sensi della sezione 76 dell'*Aktiengesetz* (legge tedesca sulle società per azioni, «AktG»), il consiglio di amministrazione gode di ampi poteri decisionali indipendentemente dagli azionisti. La Germania sostiene che nelle cause *Stadtwerke Brixen AG* ⁽³⁰⁾ e *Carbotermo* ⁽³¹⁾ la Corte di giustizia ha già riconosciuto la natura della società tedesca quotata in borsa e la considerevole indipendenza del consiglio di amministrazione nei confronti degli azionisti. Da questo punto di vista le autorità pubbliche non potevano controllare l'attività quotidiana di Fraport.
- (137) In questo quadro la Germania ha precisato che Fraport non era assolutamente inserita nelle strutture della pubblica amministrazione, non rispondeva delle proprie azioni allo Stato tedesco e non era in alcun modo

⁽²⁸⁾ Causa T-128/89, *Aéroports de Paris/Commissione* (Raccolta 2000, pag. II-3929), confermata dalla sentenza della Corte nella causa C-82/01 P, *Aéroports de Paris/Commissione* (Raccolta 2000, pag. I-9297).

⁽²⁹⁾ Cause riunite T-443/08 e T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG e Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Commissione* (in appresso: «sentenza Leipzig/Halle») (Raccolta 2011, pag. II-1311, in particolare punti 93-94); confermata dalla sentenza della Corte nella causa C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen e Flughafen Leipzig/Halle/Commissione* (Raccolta 2012) non ancora pubblicata.

⁽³⁰⁾ Causa C-458/03, *Stadtwerke Brixen AG* (Raccolta 2005, pag. I-8585, punto 67).

⁽³¹⁾ Causa C-340/04 *Carbotermo* (Raccolta 2006, pag. I-4137, punti 36 e seguenti).



subordinata alla pubblica amministrazione. Pur riconoscendo che gli azionisti pubblici avevano partecipato al processo decisionale nell'assemblea generale degli azionisti in cui era stato deciso il PLTA del 2001, la Germania ha sostenuto che ciò non significava che gli azionisti pubblici fossero andati al di là dell'esercizio dei propri legittimi diritti e doveri di azionisti.

- (138) La Germania ha aggiunto che il PLTA del 2001 non conferiva alcun vantaggio a FFHG, citando a questo proposito il MEOT effettuato da PwC, secondo il quale qualsiasi investitore operante in un'economia di mercato avrebbe concluso a sua volta tale accordo. La Germania ha anche osservato che rischi e benefici del PLTA del 2001 erano distribuiti uniformemente e che esso era razionale anche dal punto di vista della legislazione fiscale. Nel complesso, la Germania ha descritto il PLTA del 2001 come una misura assolutamente normale in un gruppo di società per applicare una politica strutturale globale o settoriale.

5.2.2. MISURA 2: AUMENTO DI CAPITALE DEL 2001

- (139) La Germania ha argomentato che l'incremento di capitale del 2001 era necessario, poiché un finanziamento esterno degli investimenti nelle proprie infrastrutture sarebbe stato troppo oneroso nel breve termine rispetto ai risultati annuali di FFHG.
- (140) La Germania ha affermato che l'aumento di capitale del 2001 era stato deciso dal consiglio di vigilanza di FFHG il 14 dicembre 2001 e aveva dato luogo a una modifica dello statuto societario di FFHG il 9 gennaio 2002. Essa ha perciò contestato che le norme sugli aiuti di Stato siano applicabili a quella misura, facendo anche riferimento, a questo proposito, alle proprie argomentazioni relative al PLTA del 2001 (cfr. il considerando 134).
- (141) La Germania ha inoltre affermato che i fondi investiti da Fraport (19,7 milioni di EUR su 27 milioni di EUR) non erano risorse statali poiché lo Stato non esercitava alcun controllo su Fraport. A questo proposito essa ha citato le proprie argomentazioni sulle risorse statali, riguardanti il PLTA del 2001 (cfr. il considerando 136). Ancora, la Germania ha affermato che neppure l'aumento di capitale poteva essere imputato alla Germania, citando le proprie spiegazioni sull'imputabilità, riguardanti il PLTA del 2001 (cfr. il considerando 134). Essa ha aggiunto che l'approvazione, da parte degli azionisti di FFHG, dell'aumento di capitale del 2001, non può rappresentare un fattore determinante in un'ottica di determinazione dell'imputabilità allo Stato. A parere della Germania, si devono considerare imputabili le azioni dell'impresa che ha erogato il possibile aiuto, non quelle dell'impresa che ha beneficiato dell'aiuto. Dal momento che FFHG era l'impresa che beneficiava degli aiuti, l'approvazione dell'aumento di capitale da parte sua non rende imputabile alla Germania la concessione dell'aiuto. Secondo la Germania, neppure l'approvazione da parte del consiglio di vigilanza di Fraport può essere considerata un'indicazione di imputabilità, poiché all'epoca il consiglio di vigilanza era già costituito pariteticamente da rappresentanti dei dipendenti e degli azionisti con diritto di codeterminazione: vi erano cioè 10 rappresentanti dei dipendenti e 10 rappresentanti degli azionisti.
- (142) La Germania ha inoltre sostenuto che l'aumento di capitale del 2001 non conferiva alcun vantaggio a FFHG. Sia Fraport, sia il Land della Renania-Palatinato, avevano agito come in tal questione avrebbe fatto qualsiasi investitore operante in un'economia di mercato.
- (143) La Germania non condivide i dubbi sollevati dalla Commissione sul MEOT riguardante la decisione di aumento di capitale adottata da Fraport nel 2001. Essa ha presentato alla Commissione tutti i documenti interni supplementari che sono stati richiesti. Secondo la Germania, la decisione di aumento di capitale adottata da Fraport nel 2001 si basava anche su una valutazione della misura compiuta da BCG e su due studi generali commissionati da Fraport in materia di sviluppo del traffico aereo. La Germania ha sottolineato che Fraport aveva aumentato il capitale in quanto la valutazione di BCG aveva constatato che l'aeroporto di Francoforte Hahn non avrebbe potuto raggiungere la redditività senza ulteriori misure edilizie e infrastrutturali. Il MEOT aveva tenuto conto di tutti questi documenti.
- (144) In seguito ai dubbi manifestati dalla Commissione sul MEOT svolto da PwC, la Germania ha presentato una seconda relazione elaborata da PwC per integrare e affinare il primo MEOT. Tale valutazione perfezionata giunge alla stessa conclusione della prima, ossia che il MEOT è soddisfatto. La Germania ha respinto i dubbi della Commissione secondo i quali PwC non avrebbe valutato il disimpegno di Fraport e perciò, ignorando il costo del disimpegno, sarebbe stato impossibile verificare se Fraport avesse agito come un investitore operante in un'economia di mercato. La Germania ha sostenuto che il costo del disimpegno non comportava una differenza di valutazione. Essa ha comunque rilevato che Fraport aveva considerato l'ipotesi del disimpegno, che però



sarebbe stato impossibile nel corso dei cinque anni successivi, alla luce del PLTA del 2001. Inoltre la valutazione di PwC indicava che nel lungo periodo l'investimento avrebbe prodotto risultati positivi per Fraport.

- (145) In seguito alla decisione di avvio del procedimento del 2008 la Germania ha presentato anche un MEOT relativo al comportamento del Land Renania-Palatinato e alla sua decisione di contribuire all'aumento di capitale di FFHG con 7,3 milioni di EUR. Secondo la valutazione, compiuta anch'essa da PwC, il Land Renania-Palatinato aveva agito come un investitore operante in un'economia di mercato, poiché le misure di investimento decise nel 2001 erano necessarie e quindi l'aumento di capitale era commercialmente difendibile.

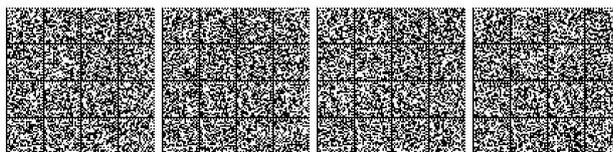
5.2.3. MISURA 3: AUMENTO DI CAPITALE DEL 2004

- (146) A parere della Germania, anche dopo la sentenza *Aéroports de Paris* le norme sugli aiuti di Stato non sarebbero state applicabili all'aumento di capitale del 2004. La Germania afferma che in quel momento erano in vigore gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 1994, in base ai quali le misure infrastrutturali adottate negli aeroporti non erano pertinenti per l'applicazione delle norme sugli aiuti di Stato.
- (147) La Germania ha poi argomentato che, contrariamente alla descrizione offerta dalla Commissione nella decisione di avvio del procedimento del 2008, l'aumento di capitale del 2004 era stato approvato il 30 marzo 2005 e iscritto nel registro delle imprese il 19 maggio 2005. Per di più, l'accordo di base su questo aumento di capitale risale a un accordo del 2002. La Germania ha spiegato che tale accordo prevedeva l'istituzione di un sistema aeroportuale tra l'aeroporto di Francoforte sul Meno e quello di Francoforte Hahn ai sensi del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio ⁽¹²⁾. Secondo la Germania, la valutazione dell'aumento di capitale del 2004 si doveva svolgere entro tale contesto.
- (148) La Germania ha rilevato che secondo il MEOT presentato da PwC, corroborato dalle valutazioni supplementari svolte dopo la decisione di avvio del procedimento del 2008, per quanto riguarda l'aumento di capitale del 2004 Fraport, il Land Renania-Palatinato e quello dell'Assia hanno tutti agito come investitori operanti in un'economia di mercato. Per l'argomentazione concernente Fraport, la Germania rinvia alle tesi che aveva già formulato in merito all'aumento di capitale del 2001 (cfr. il considerando 140 e seguenti). Nel primo MEOT così come in quello supplementare, secondo la Germania, PwC è giunto alla conclusione che, all'epoca, l'aumento di capitale del 2004 e la conclusione di un nuovo PLTA si dovevano considerare vantaggiosi per Fraport, sia dal punto di vista qualitativo che da quello quantitativo. A dire della Germania tale affermazione era giustificata in quanto PwC aveva riscontrato che per Fraport il rendimento del capitale investito (*return on invested capital*; in appresso: «ROIC») derivante dall'investimento in FFHG era superiore al rendimento alternativo di un investimento di capitale equivalente.
- (149) Quanto al Land Renania-Palatinato, la Germania cita la conclusione di PwC, per cui anche quel Land aveva agito come un investitore operante in un'economia di mercato, in quanto, come per Fraport, anche per il Land il ROIC era superiore a quello di un investimento alternativo paragonabile.
- (150) Per quanto riguarda la condotta del Land dell'Assia, la Germania ha argomentato che le limitate possibilità di crescita dell'aeroporto di Francoforte sul Meno, derivanti tra l'altro dal divieto di voli notturni, hanno reso necessario, dal punto di vista del Land dell'Assia, l'ulteriore sviluppo dell'aeroporto di Francoforte Hahn. In caso contrario l'aeroporto di Francoforte sul Meno avrebbe subito gravi conseguenze economiche. La Germania ha rilevato che tale sviluppo era necessario per sfruttare appieno le opportunità di crescita esistenti, nell'ambito della licenza di esercizio di 24 ore vigente all'aeroporto di Francoforte Hahn, insieme alla prevista introduzione del sistema aeroportuale aeroporto di Francoforte sul Meno — aeroporto di Francoforte Hahn. Di conseguenza, secondo la Germania, la partecipazione del Land dell'Assia all'aumento di capitale era inevitabile.

5.2.4. MISURA 4: PLTA DEL 2004

- (151) La Germania ha affermato che il PLTA del 2004 si poteva considerare solo alla luce dell'aumento di capitale e delle modifiche della struttura azionaria del 2004, soprattutto poiché il Land Renania-Palatinato e quello dell'Assia hanno condizionato la redistribuzione delle azioni di FFHG alla conclusione del PLTA del 2004 tra Fraport e FFHG fino al 2014.

⁽¹²⁾ Regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie (GUL 240 del 24.8.1992, pag. 8).



- (152) La Germania si è richiamata alle argomentazioni che aveva già svolto in relazione all'aumento di capitale del 2004, affermando che le norme sugli aiuti di Stato non erano inoltre applicabili al PLTA del 2004 (cfr. il considerando 146 e seguenti).
- (153) Per quanto riguarda il coinvolgimento di risorse statali, la Germania ha citato le spiegazioni che aveva già offerto per il PLTA del 2001 (cfr. il considerando 134 e seguenti). A parere della Germania, quindi, le risorse di Fraport non erano risorse statali poiché Fraport non era soggetta al controllo dello Stato.
- (154) La Germania ha aggiunto che per approvare la decisione sul PLTA del 2004 era necessaria una maggioranza del 75 %, mentre gli azionisti pubblici detenevano solo circa il 70 % delle azioni e non erano quindi effettivamente in grado di controllare le decisioni di Fraport. Inoltre, il rimanente 30 % delle azioni di Fraport era costituito da azionariato disperso. La votazione si è conclusa con il 99,992 % di voti positivi, quindi anche gli investitori operanti in un'economia di mercato hanno votato a favore del PLTA del 2004.
- (155) Per quanto riguarda l'esistenza di un vantaggio economico, la Germania ha citato ancora una volta le spiegazioni fornite per il PLTA del 2001 (cfr. il considerando 137), secondo cui una distribuzione di profitti e perdite è una misura assolutamente normale nell'ambito di un gruppo di società. Inoltre, secondo PwC, qualsiasi investitore operante in un'economia di mercato avrebbe preso la stessa decisione di concludere il PLTA del 2004, poiché in quel momento si prevedeva un profitto a partire dal 2008/2009 in poi. La Germania ha aggiunto che, a causa dei dubbi espressi dalla Commissione, PwC aveva nuovamente analizzato le misure nella valutazione supplementare in base a calcoli qualitativi, giungendo alla medesima conclusione.
- (156) La Germania ha affermato altresì che il PLTA del 2004 era una condizione per l'incremento di capitale del 2004; considerata l'attesa di uno sviluppo positivo a partire dal 2008/2009, era nell'interesse di Fraport concludere il PLTA del 2004 per almeno cinque anni. Essa ha poi spiegato che Fraport avrebbe avuto facoltà di prelevare tutti i profitti di FFHG almeno fino al 31 dicembre 2024, rimanendo però in grado, nell'ipotesi opposta, di cancellare l'accordo entro il 31 dicembre 2010. La Germania ha quindi affermato che Fraport sarebbe stata in grado di beneficiare al 100 % dall'accordo e di guidare l'attività quotidiana di FFHG, pur detenendo solo il 65 % delle sue azioni. A parere della Germania, inoltre, il MEOT è corroborato dal fatto che anche gli investitori privati, che rappresentavano in quel momento il 30 % degli azionisti di Fraport, avevano approvato la decisione.

5.2.5. MISURA 5: COMPENSAZIONE A FFHG PER I CONTROLLI DI SICUREZZA

- (157) A questo proposito, la Germania ha dichiarato che nella misura non erano coinvolte risorse statali. Essa si è richiamata alla sentenza *Preussen-Elektra* ⁽³³⁾ della Corte di giustizia e ha affermato che si può parlare di aiuto di Stato solo quando i pagamenti sono effettuati da enti pubblici o privati designati o istituiti dagli Stati. La Germania ha precisato che i canoni per i controlli di sicurezza venivano pagati dalle compagnie aeree al Land Renania-Palatinato e semplicemente trasmessi dal Land a FFHG, come compensazione per i controlli di sicurezza svolti da FFHG per conto del Land. In questo senso, quindi, secondo la Germania, i canoni non sono mai entrati a far parte dei fondi del Land.
- (158) La Germania ha spiegato che, ai sensi dell'articolo 5 del *Luftverkehrsgesetz* (legge sulla sicurezza aerea), spetta allo Stato il compito di controllare passeggeri e bagagli per tutelare la sicurezza del traffico aereo da attacchi terroristici. Essa ha aggiunto che, per tale attività, le autorità addebitano un canone per passeggero alle compagnie aeree. La Germania ha fatto notare che il livello dei corrispettivi per servizi di sicurezza dipende dalla situazione particolare dell'aeroporto e varia da 2 EUR a 10 EUR per passeggero. A Francoforte Hahn la tassa ammonta a 4,35 EUR; si tratta dunque di un livello adeguato rispetto agli altri aeroporti.
- (159) Tale attività di sicurezza può essere altresì trasferita dalle autorità a un gestore aeroportuale; è quanto è accaduto nel caso in questione, ove i controlli di sicurezza vengono svolti da FFHG, che a sua volta li ha affidati a una società di sicurezza esterna.

⁽³³⁾ Causa C-379/98 *Preussen-Elektra* (Raccolta 2001, pag. I-2099, punto 58).



- (160) La Germania ha aggiunto che i controlli di sicurezza rientrano nella sfera di competenza dei poteri pubblici e non costituiscono un'attività economica.
- (161) A questo proposito la Germania condivide l'opinione della Commissione, secondo la quale è necessario evitare compensi eccessivi per i servizi svolti da FFHG. La Germania ha però sottolineato che FFHG non ha ricevuto compensi eccessivi, poiché ha dovuto sostenere tutti i costi dei controlli di sicurezza.

5.2.6. MISURA 6: SOVVENZIONI EROGATE DIRETTAMENTE DAL LAND RENANIA-PALATINATO

- (162) La Germania ha precisato che il Land Renania-Palatinato ha effettuato i seguenti pagamenti a FFHG tra il 2001 e il 2004. In primo luogo il Land Renania-Palatinato ha sostenuto FFHG in alcuni investimenti infrastrutturali, erogando a tal fine [...] EUR a FFHG nel 2001. Secondo la Germania queste sovvenzioni si fondavano su decisioni già prese nel 1999 e nel 2000. La Germania ha argomentato che, nel momento in cui tali decisioni sono state adottate, le norme in materia di aiuti di Stato non si applicavano agli aeroporti come imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.
- (163) In secondo luogo la Germania ha osservato che il finanziamento dei costi del personale addetto ai controlli di sicurezza è stato parzialmente sostenuto dal Land Renania-Palatinato nel 2001 (60 % dei costi totali), 2002 (50 %), 2003 (40 %), e 2004 (30 %).
- (164) In terzo luogo la Germania ha ammesso che il Land Renania-Palatinato ha cofinanziato due studi scientifici che erano stati commissionati da FFHG ma che, a giudizio della Germania, erano soprattutto di interesse pubblico. Secondo la Germania il Land Renania-Palatinato aveva sovvenzionato il primo studio, sugli effetti economici regionali dell'aeroporto di Francoforte Hahn, per il 90 % dei costi totali, e il secondo studio, sul potenziale di sviluppo dell'attività dei vettori merci, con il 70 % dei costi totali. La Germania afferma che il Land Renania-Palatinato aveva erogato tali sovvenzioni solo in quanto direttamente interessato a tali studi, che avrebbe anche potuto commissionare per conto proprio. La Germania non vede quale vantaggio sia derivato a FFHG con tale finanziamento parziale, dal momento che gli studi sono di interesse pubblico generale, né come tale finanziamento possa falsare la concorrenza. Nella misura in cui tali studi avevano un interesse per FFHG, anche FFHG ha contribuito finanziariamente alla loro elaborazione.

5.3. EVENTUALE AIUTO DI STATO CONCESSO DA FFHG A RYANAIR E A TUTTE LE ALTRE COMPAGNIE AEREE DI TRASPORTO PASSEGGERI

5.3.1. MISURA 7: ACCORDO RYANAIR DEL 1999

- (165) Per quanto riguarda l'accordo Ryanair del 1999, la Germania ha rilevato in linea generale che fin dall'inizio l'aeroporto di Francoforte Hahn si era dotato solo delle infrastrutture di base essenziali, per proporsi quale partner innovativo ed economicamente conveniente alle compagnie low-cost. Secondo la Germania, anche in altri aeroporti europei i cosiddetti *anchor client* costituiscono il naturale volano dell'iniziale sviluppo dell'aeroporto. Per Francoforte Hahn l'*anchor client*, ossia il cliente grazie al quale si riesce a mettere saldamente piede nel mercato, è stato Ryanair.
- (166) La Germania afferma che quando fu concluso il primo accordo con Ryanair il concetto di aeroporto per vettori low-cost era ancora agli albori. Tramite quest'accordo, perciò, si è offerto un incentivo a Ryanair per iniziare i voli verso l'aeroporto di Francoforte Hahn, ancora scarsamente frequentato. Secondo la Germania, legando una compagnia aerea così importante all'aeroporto di Francoforte Hahn è stato poi possibile acquisire per l'aeroporto accordi con altre compagnie aeree (principio di *follow-on*). Grazie al cosiddetto effetto domino, ciò ha prodotto alla fine anche un incremento dei profitti del settore non aeronautico.
- (167) La Germania sostiene che, alla luce di tali dinamiche, compagnie aeree come Ryanair godevano di un forte potere negoziale, poiché all'epoca numerosi altri piccoli aeroporti regionali cercavano di concludere accordi con Ryanair.
- (168) La Germania ha aggiunto che con l'accordo Ryanair del 1999 non sono state erogate risorse statali e ha precisato che il rapporto contrattuale tra il gestore dell'aeroporto e la compagnia aerea non ha conferito a quest'ultima vantaggi di sorta. A suo parere, la responsabilità della conclusione di quest'accordo deve essere attribuita esclusivamente al consiglio di amministrazione, poiché la conclusione dell'accordo Ryanair del 1999 rientrava nell'attività giornaliera e il consiglio di vigilanza non aveva adottato alcuna decisione in materia. Secondo la Germania



la Commissione non può considerare imputabile alla Germania la conclusione dell'accordo Ryanair del 1999 per il fatto che il consiglio di vigilanza non ha agito per impedirla. A giudizio della Germania tali iniziative non rientrano tra le responsabilità e i compiti del consiglio di vigilanza. Inoltre, se il fatto che l'organismo di vigilanza di una società pubblica non abbia agito fosse sufficiente per dedurre l'imputabilità della misura allo Stato, ciò significherebbe ridurre *ad absurdum* i criteri citati dalla Corte di giustizia nella causa *Stardust Marine*. Di conseguenza, per la Germania l'accordo non era in alcun modo imputabile allo Stato.

- (169) La Germania ha aggiunto che l'accordo Ryanair del 1999 non ha conferito alcun vantaggio a Ryanair, poiché qualsiasi investitore operante in un'economia di mercato avrebbe concluso un accordo di tal genere. La Germania sottolinea in particolare che quest'accordo non ha provocato alcuna perdita, contrariamente a quanto sostenuto dalla Commissione nella decisione di avvio del procedimento del 2008, ma anzi ha prodotto un flusso di introiti estremamente cospicuo, che ha superato di gran lunga i costi sostenuti.
- (170) La Germania ricorda in proposito che l'aeroporto di Francoforte Hahn ha utilizzato l'approccio *single till*, in base al quale gli introiti delle attività aeronautiche e non aeronautiche confluiscono in una cassa unica (*single till*). A parere della Germania, perciò, occorre tener conto degli introiti aeronautici e non aeronautici generati all'aeroporto dalle compagnie aeree e dai loro passeggeri. Come la Germania ha già ricordato, PwC aveva concluso che un investitore operante in un'economia di mercato con una strategia di lungo periodo avrebbe firmato l'accordo Ryanair del 1999, soprattutto alla luce della situazione dell'aeroporto di Francoforte Hahn nel 1999. Secondo la Germania, in quel periodo l'aeroporto di Francoforte Hahn doveva sostenere elevati costi fissi per la manutenzione delle infrastrutture aeree e terrestri, mentre la capacità dell'aeroporto era scarsamente utilizzata. Di conseguenza, sostiene la Germania, la possibilità di generare un volume supplementare di passeggeri costituiva un'opportunità per limitare le perdite e acquisire clienti dotati di potenziale di crescita.
- (171) A suo parere, i costi che si era deciso di sostenere prima della conclusione dell'accordo, come quelli relativi alle infrastrutture generali dell'aeroporto e all'amministrazione generale dell'aeroporto (in altre parole i costi indipendenti dall'accordo Ryanair del 1999) non dovrebbero essere inclusi nell'analisi della redditività dell'accordo Ryanair del 1999; PwC concorda con la Germania. In particolare, la Germania ha rilevato che solo per un aeroporto che già disponga di una rete di clienti sarebbe possibile far sì che i clienti stessi sostengano una parte dei costi delle misure infrastrutturali; l'aeroporto di Francoforte Hahn non si trovava in tale situazione.
- (172) La Germania ha aggiunto che se si dovessero considerare i costi reali della costruzione della nuova aerostazione, si potrebbe al più tener conto del volume di passeggeri prevedibilmente generato da Ryanair. A parere della Germania sarebbe allora appropriato un periodo di ammortamento di 25 anni, corrispondente a un ammortamento di [...] EUR all'anno. Anche nel caso di un periodo di ammortamento di 15 anni, come ha suggerito la Commissione, si avrebbe, secondo la Germania, un ammortamento di [...] EUR all'anno, per cui l'analisi del punto di equilibrio sarebbe nel complesso ancora positiva. Di conseguenza, tenendo conto del tempo necessario per l'avvio dell'aeroporto di Francoforte Hahn, la Germania ha concluso che ciò sarebbe stato sufficiente perché un investitore operante in un'economia di mercato concludesse l'accordo.

5.3.2. MISURA 8: TARIFFARIO 2001 DEI DIRITTI AEROPORTUALI

- (173) Secondo la Germania il tariffario 2001 dei diritti aeroportuali non può essere considerato un aiuto di Stato. La Germania argomenta che non vi sarebbe stata erogazione di risorse statali e rinvia in proposito alle spiegazioni che aveva già sviluppato in riferimento all'accordo Ryanair del 1999 (cfr. la sezione 5.3.1 e in particolare il considerando 167). Essa afferma che il tariffario 2001 dei diritti aeroportuali aveva generato introiti a favore di FFHG, e che non era né necessario, né possibile che il tariffario dei diritti aeroportuali coprisse tutti i costi sostenuti da FFHG. Per giungere a tale risultato, a parere della Germania, occorre tener conto degli introiti del settore non aeronautico oltre che dell'approccio *single till* (cfr. il considerando 169).
- (174) La Germania inoltre ha contestato che la misura fosse imputabile allo Stato in virtù dell'approvazione dei diritti aeroportuali da parte del dipartimento dei Trasporti del Land Renania-Palatinato. Tale approvazione non comportava una dipendenza economica o politica, ma era una semplice formalità regolamentare richiesta dalla legge tedesca, che ogni aeroporto, di proprietà pubblica o meno, deve adempiere ai sensi di legge. Questa legge mira a tutelare le compagnie aeree da possibili abusi del potere monopolistico dell'aeroporto di fissare i prezzi a proprio uso.



- (175) La Germania ha inoltre sostenuto che il tariffario 2001 dei diritti aeroportuali non ha concesso alcun vantaggio all'aeroporto di Francoforte Hahn. Essa concorda con la Commissione sul fatto che i risultati del test dell'investitore privato operante in un'economia di mercato relativo all'accordo Ryanair del 2002, il quale si fonda sul tariffario 2001 dei diritti aeroportuali e introduce un ulteriore sostegno al marketing, possano servire come parametro. Su tale base, dal momento che il MEOT per l'accordo Ryanair del 2002 è positivo, la Germania ha concluso che nessun altro risultato poteva valere per il tariffario 2001 dei diritti aeroportuali. Quanto ai dubbi sollevati dalla Commissione in merito al MEOT, la Germania rinvia alle argomentazioni che ha già sviluppato per il MEOT relativo all'accordo Ryanair del 2002 (cfr. il considerando 178 e seguenti).
- (176) Inoltre la Germania contesta esplicitamente la valutazione della Commissione riguardo alla selettività del tariffario 2001 dei diritti aeroportuali. A suo parere il tariffario 2001 dei diritti aeroportuali era di natura generale e si applicava a tutte le compagnie aeree che utilizzassero l'aeroporto, per cui non poteva definirsi selettivo o specifico. La Germania ritiene che il tariffario 2001 dei diritti aeroportuali non comprendesse differenziazioni che conferissero un vantaggio a una compagnia aerea nei confronti di un'altra e che non contenesse neppure alcun sistema di sconti. Essa quindi sostiene che a nessuna compagnia aerea sia stato accordato un vantaggio selettivo.
- (177) In merito al tariffario 2001 dei diritti aeroportuali la Germania ha infine argomentato che esso rispecchiava un comportamento conforme al mercato e in quanto tale non avrebbe potuto falsare la concorrenza tra aeroporti o la concorrenza sul mercato interno.

5.3.3. MISURA 9: ACCORDO RYANAIR DEL 2002

- (178) In contrasto con la decisione di avvio del procedimento del 2008, la Germania ha sostenuto che l'accordo Ryanair del 2002 non ha generato perdite, offrendo piuttosto a FFHG una fonte di reddito. Quanto alla questione dell'imputabilità dell'accordo Ryanair del 2002 e all'uso di risorse statali, la Germania rinvia alle spiegazioni che ha già sviluppato in merito all'accordo Ryanair del 1999 (cfr. il considerando 167 e seguenti). Essa aggiunge che nel 2002, al momento della conclusione dell'accordo, le azioni di FFHG erano già detenute principalmente da Fraport, le cui risorse non sono statali e le cui azioni non sono imputabili allo Stato, come la Germania ha già rilevato in merito al PLTA del 2001 (cfr. il considerando 134 e seguenti).
- (179) Secondo la Germania il consiglio di vigilanza di FFHG, che ha approvato la conclusione dell'accordo Ryanair del 2002, non era controllato dallo Stato. In proposito la Germania sostiene che la descrizione dei membri del consiglio di vigilanza di FFHG, fornita nel punto 18 della decisione di avvio del procedimento del 2008, sarebbe errata. La Germania afferma che, ai sensi dello statuto societario di FFHG, Fraport aveva sei rappresentanti e il Land Renania-Palatinato otto, tre dei quali erano rappresentanti di autorità locali. Secondo la Germania, però, i membri disponevano di differenti numeri di voti e la maggioranza di questi erano sempre detenuti dalla società privata Fraport. Ciò dipendeva dal fatto che i rappresentanti di Fraport avevano 12 voti ciascuno, mentre i rappresentanti del Land avevano solo 5 voti ciascuno e quelli delle autorità locali addirittura un solo voto. Secondo la Germania, quindi, Fraport aveva 72 voti mentre i rappresentanti del Land e delle autorità locali ne avevano solo 28. Dal momento che il consiglio di vigilanza decide a maggioranza semplice, la Germania ritiene che non sarebbe stato possibile concludere l'accordo Ryanair del 2002 senza i voti di Fraport; la conclusione dell'accordo non sarebbe perciò imputabile allo Stato.
- (180) La Germania respinge inoltre i dubbi della Commissione in merito al conferimento di un vantaggio e al MEOT presentato in materia da PwC. Essa sostiene che la cifra di [...] passeggeri per volo non era sovrastimata poiché già nel 2002 il [...] % dei voli Ryanair utilizzava un Boeing 737-800 e il fattore di riempimento medio di questi voli era del [...] %; di conseguenza il numero di passeggeri per aereo nei voli Ryanair era di fatto in media di [...]. La Germania afferma quindi che la stima di un numero di passeggeri pari a [...] fosse ragionevole e non troppo elevata, soprattutto in quanto FFHG aveva tenuto conto del fatto che Ryanair sarebbe ben presto passata dai Boeing 737-200 ai Boeing 737-800.
- (181) Quanto ai dubbi espressi dalla Commissione in merito al costo delle infrastrutture generali dell'aeroporto e dell'amministrazione generale dell'aeroporto, la Germania rinvia alle argomentazioni formulate in merito all'accordo Ryanair del 1999 (cfr. il considerando 171 e seguenti), citando anche le osservazioni relative al tariffario 2001 dei diritti aeroportuali (cfr. il considerando 176) a proposito della selettività della misura.



5.3.4. MISURA 10: ACCORDO RYANAIR DEL 2005

- (182) Per la questione delle risorse statali e dell'imputabilità, la Germania rinvia alle osservazioni che aveva formulato in merito agli accordi Ryanair del 1999 e del 2002 (cfr. il considerando 167 e seguenti e il 178 e seguenti). La Germania ha aggiunto che, al momento della conclusione dell'accordo Ryanair del 2005, il consiglio di vigilanza di FFHG era costituito in modo tale che le autorità pubbliche non erano in grado di esercitare un'influenza determinante sulla decisione. Fraport deteneva allora 156 voti mentre il Land Renania-Palatinato e il Land dell'Assia ne detenevano 42 ciascuno. Di conseguenza, secondo la Germania, detenendo solo 84 voti su 240, lo Stato non poteva esercitare un'influenza determinante.
- (183) La Germania afferma poi che con quest'accordo non è stato conferito a Ryanair alcun vantaggio. Essa rileva che, contrariamente a quanto suggerisce la Commissione nella decisione di avvio del procedimento del 2008, PwC aveva ricevuto tutti i dati rilevanti, poiché in caso contrario non avrebbe potuto compiere un MEOT completo, imparziale e indipendente. La Germania ha respinto anche i dubbi espressi dalla Commissione sull'adeguata assegnazione degli investimenti indotti da Ryanair. Essa ha osservato che PwC aveva effettuato un secondo esame nella propria valutazione supplementare, nel quale chiariva che una parte cospicua dei costi riguardava investimenti di natura generale che l'aeroporto ha compiuto indipendentemente dai servizi offerti a Ryanair. Nella misura in cui dipendono dalla gestione dei passeggeri Ryanair, i costi, secondo quanto sostiene la Germania, sono imputati a Ryanair.
- (184) La Germania ha anche respinto i dubbi della Commissione sull'efficacia del sistema di penali introdotto nell'accordo Ryanair del 2005, affermando che tale sistema rispecchia un comportamento conforme al mercato e aggiungendo che sanzioni supplementari rispetto a quelle stabilite sarebbero risultate superflue e inopportune, poiché Ryanair non godeva di diritti esclusivi di utilizzo dell'aeroporto e si stava inoltre esponendo ad un rischio.
- (185) La Germania ha aggiunto che l'accordo non era una misura selettiva, in quanto i diritti aeroportuali concordati si basavano sul tariffario generale 2006 dei diritti aeroportuali. Essa ha sostenuto altresì che eventuali perdite subite da FFHG non dipendevano dall'accordo Ryanair del 2005, bensì dagli investimenti necessari per l'aeroporto di Francoforte Hahn, mentre gli investimenti indotti da Ryanair erano stati coperti dagli introiti generati dall'accordo Ryanair del 2005.

5.3.5. MISURA 11: TARIFFARIO 2006 DEI DIRITTI AEROPORTUALI

- (186) In relazione al tariffario 2006 dei diritti aeroportuali, la Germania ha affermato in via generale che tali diritti erano stati fissati unicamente in base a considerazioni economiche — tenendo conto del modello commerciale scelto dall'aeroporto di Francoforte Hahn, che era quello di un aeroporto per vettori low-cost — cioè nella previsione che i costi di gestione sarebbero stati coperti a breve termine e che a lungo termine sarebbe stato generato un profitto sostenibile.
- (187) In materia di risorse statali e imputabilità, la Germania rinvia alle argomentazioni formulate per gli accordi Ryanair del 1999, 2002 e 2005 (cfr. il considerando 167 e seguenti, il 178 e seguenti e il 182 e seguenti) nonché per il tariffario 2001 dei diritti aeroportuali (cfr. il considerando 173 e seguenti).
- (188) La Germania ha sostenuto che il tariffario 2006 dei diritti aeroportuali non ha conferito alcun vantaggio a Ryanair. In primo luogo la Germania ha giustificato la differenziazione delle tasse passeggeri introdotta per offrire un incentivo ai vettori low-cost, coprendo contemporaneamente i costi di esercizio dell'aeroporto. Una riduzione delle tasse in base al volume di passeggeri, sostiene la Germania, costituisce un approccio comune negli aeroporti nazionali e internazionali, già accettato dalla Corte di giustizia. Allorché si concedono tali riduzioni fondate sul volume, esse devono giustificarsi sulla base di criteri obiettivi e non discriminatori, come appunto è avvenuto, secondo la Germania, all'aeroporto di Francoforte Hahn. Dal momento che la soglia per accedere agli sconti era estremamente bassa (100 000 passeggeri all'anno) gli sconti stessi andavano a favore anche delle compagnie di minori dimensioni.
- (189) In secondo luogo, la giustificazione economica dei diritti aeroportuali risiedeva nell'approccio *single till*, come ha sostenuto la Germania richiamandosi alle osservazioni che aveva avanzato in merito all'accordo Ryanair del 1999 (cfr. il considerando 169). La Germania ha anche giustificato la differenziazione basata sui tempi di rotazione (*turn-around-times*; in appresso: TRT) inferiori o superiori ai 30 minuti, spiegando che i TRT di oltre 30 minuti sono in effetti più costosi. A parere della Germania inoltre, benché i diritti aeroportuali non coprissero il 100 % dei costi, un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe comunque scelto questo tariffario di diritti,



poiché la copertura dei costi di un'infrastruttura come un aeroporto sarebbe impossibile da ottenere in così breve tempo. FFHG prevedeva tuttavia di incrementare il numero di passeggeri grazie al tariffario 2006 dei diritti aeroportuali, giungendo al completo recupero dei costi entro il 2008. Secondo la valutazione compiuta da PwC in merito a questo tariffario di diritti aeroportuali, tale previsione era economicamente realistica nel momento in cui sono stati introdotti i diritti aeroportuali, come ha confermato anche la valutazione supplementare di PwC.

- (190) Quanto al sostegno al marketing concesso nel quadro del tariffario 2006 dei diritti aeroportuali, la Germania ha affermato che esso non costituisce in realtà parte integrante del tariffario. La Germania ha sostenuto altresì che qualsiasi investitore operante in un'economia di mercato avrebbe offerto alle compagnie aeree il medesimo sostegno al marketing, poiché l'apertura di una nuova rotta comporta elevati rischi economici. Tale sostegno viene concesso solo alle nuove rotte, ossia alle rotte mai servite in precedenza o non servite negli ultimi 24 mesi. L'importo del sostegno si basa sul numero dei passeggeri in partenza serviti nell'arco di un anno. Sulla base di criteri come le rotte provvisorie offerte all'aeroporto di Francoforte Hahn, i collegamenti settimanali e la durata delle operazioni continue di volo, si garantisce che il sostegno inneschi in effetti un'espansione della rete di voli offerti dalle compagnie aeree.
- (191) La Germania sostiene che il sostegno al marketing non si può considerare una prestazione a senso unico fornita dall'aeroporto. A suo avviso, la promozione di nuove rotte ha incrementato i profitti per l'aeroporto, poiché un maggior numero di passeggeri avrebbe creato maggiori introiti non aeronautici. Inoltre, la Germania ha spiegato che l'ammontare del sostegno è stato definito in base a considerazioni ragionevoli.
- (192) La Germania ha anche respinto i dubbi della Commissione sul fatto che il rischio del marketing fosse più elevato per le compagnie aeree non ancora attive all'aeroporto di Francoforte Hahn. Per le compagnie aeree con elevati numeri di passeggeri che servono una rete ricca di attrattive, a parere della Germania, sono necessari maggiori costi di marketing, cosa che a sua volta giustifica un sostegno al marketing più elevato da parte dell'aeroporto, anche perché i più elevati numeri di passeggeri aumentano i profitti per l'aeroporto. In ogni caso, l'importo del sostegno sarebbe pari a non più di un terzo dei costi effettivi del marketing, escludendo quindi qualsiasi discriminazione tra le compagnie aeree che già servono l'aeroporto di Francoforte Hahn e altre compagnie. Inoltre, argomenta la Germania, le compagnie aeree maggiori dispongono in genere di un budget più cospicuo da destinare al marketing, per cui il sostegno loro concesso sarà in realtà inferiore, rispetto all'intero bilancio, di quanto non sia per le compagnie più piccole.
- (193) La Germania ha fatto infine notare che il MEOT svolto da PwC concludeva che il sostegno al marketing era stato erogato in modo conforme al mercato.
- (194) Per quanto riguarda la selettività della misura e la distorsione della concorrenza sul mercato interno, la Germania ha rinviato alle osservazioni già svolte in merito al tariffario 2001 dei diritti aeroportuali (cfr. il considerando 176 e seguenti).
- (195) La Germania conclude perciò che il tariffario 2006 dei diritti aeroportuali non ha comportato aiuti di Stato. Se invece la Commissione dovesse stabilire che i diritti aeroportuali costituivano aiuto di Stato, la Germania sostiene in alternativa che l'aiuto era compatibile con il mercato interno.

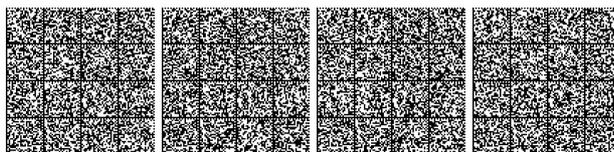
5.4. COMPATIBILITÀ DELLE MISURE CON IL MERCATO INTERNO

5.4.1. COMPATIBILITÀ DELL'AUIUTO ALL'INVESTIMENTO PER IL FINANZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

- (196) Secondo la Germania, se si giungesse alla conclusione che le misure da 1 a 6 comportavano aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, nella misura in cui miravano a finanziare le infrastrutture aeroportuali dell'aeroporto di Francoforte Hahn, quest'aiuto potrebbe essere ritenuto compatibile sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, del trattato e degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.

5.4.1.1. *Contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune*

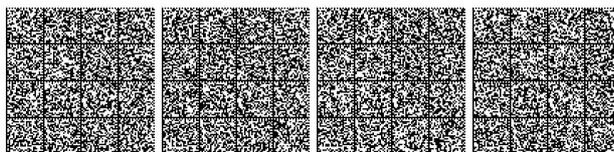
- (197) Per quanto riguarda l'obiettivo ben definito di interesse comune, la Germania ha sostenuto che il finanziamento delle infrastrutture aeroportuali all'aeroporto di Francoforte Hahn si è sempre proposto l'obiettivo di migliorare la struttura economica della regione di Hunsrück, scarsamente popolata ed economicamente poco sviluppata.



- (198) A tal proposito la Germania ha dichiarato anzitutto che l'obiettivo del sostegno a FFHG era quello di contribuire a rafforzare la debole struttura economica della regione di Hunsrück. La Germania ha assertedo che l'aeroporto di Frankfurt Hahn è circondato da una serie di aree considerate regioni bisognose di sostegno nel quadro della *Gemeinschaftsaufgabe «Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur»* ⁽³⁴⁾. Tale compito viene congiuntamente assunto dal governo federale e dai governi locali. A tal proposito la Germania ha affermato che le quattro regioni circostanti l'aeroporto, ossia il Landkreis Bernkastel-Wittlich, Birkenfeld, Cochem-Zell e il Rhein-Hunsrück-Kreis, hanno una densità di popolazione che è in media appena la metà di quella del resto del Land Renania-Palatinato. La Germania ha rilevato che in quei distretti, in cui l'economia è formata da piccole e medie imprese, l'occupazione costituisce lo strumento più prezioso per contrastare un'ulteriore contrazione dell'economia regionale e che l'aeroporto di Francoforte Hahn svolge un'importante funzione, sia come datore di lavoro che come cliente.
- (199) In secondo luogo, la Germania afferma che l'aeroporto di Francoforte Hahn svolge un ruolo importante per lo sviluppo strategico del turismo in arrivo (circa il 33 % dei passeggeri, ossia circa un milione di passeggeri nel 2005) e in partenza (circa il 67 % dei passeggeri) per il Land Renania-Palatinato. Essa rileva che l'88 % dei passeggeri in arrivo si trattiene nella regione per parecchie notti e che nel 2005 i turisti in arrivo all'aeroporto di Francoforte Hahn hanno generato circa 5,7 milioni di pernottamenti ⁽³⁵⁾. Secondo la Germania il numero dei pernottamenti è ulteriormente aumentato: nel 2011 il Land Renania-Palatinato ha accolto 8,2 milioni di ospiti, per 21,5 milioni di pernottamenti. La Germania segnala, in particolare, un incremento del numero di ospiti provenienti dai paesi dell'Europa orientale e meridionale: infatti, un gran numero di voli giunge a Francoforte Hahn da questi paesi. Di conseguenza, secondo la Germania, in Renania-Palatinato il turismo ha generato circa 198 000 posti di lavoro. L'effetto catalizzatore sui redditi e sull'occupazione dipende soprattutto dal turismo in arrivo e in questo senso l'aeroporto di Francoforte Hahn assolve una funzione essenziale, in quanto porta d'ingresso del turismo verso la regione di Hunsrück ma anche, più in generale, verso la Renania-Palatinato, come ha illustrato la Germania. La Germania rileva che tra il 1990 e il 2001 il numero di turisti è aumentato del 70 % per la regione di Hunsrück e del 35 % per la Renania-Palatinato. Durante lo stesso periodo, secondo la Germania, nella regione di Hunsrück il numero dei turisti provenienti dall'estero è aumentato del 163 %. Dal momento che l'88 % dei turisti in arrivo dall'aeroporto di Francoforte Hahn si trattiene almeno per una notte, e oltre l'80 % di questi rimane da due a dieci giorni, ne deriva un beneficio totale di circa 133,7 milioni di EUR all'anno. La Germania aggiunge che anche il turismo in partenza (67 %) genera un reddito per l'aeroporto di Francoforte Hahn grazie agli introiti non aeronautici.
- (200) In terzo luogo la Germania segnala che, tenendo conto di tutti gli aspetti delle attività aeroportuali, nel 2012 l'aeroporto di Francoforte Hahn ha creato 3 063 posti di lavoro nella regione di Hunsrück, il 74 % dei quali a tempo pieno. Secondo la Germania il 90 % di questi lavoratori vive anche nella regione. La Germania sostiene ancora che, grazie all'aeroporto di Francoforte Hahn, è possibile frenare l'esodo di giovani lavoratori qualificati verso altre regioni, nonché il declino economico e sociale delle comunità regionali e delle loro infrastrutture. Essa aggiunge che la presenza dell'aeroporto di Francoforte Hahn non produce solo gli effetti diretti già citati sul mercato del lavoro, ma innesca anche importanti effetti indiretti tramite il crescente numero di attività economiche e turistiche. In questo quadro la Germania ricorda i positivi effetti secondari di cui fruisce la regione, ossia: la diminuzione della disoccupazione e la crescita del numero dei contribuenti contribuiscono a fornire alle amministrazioni comunali della regione i mezzi finanziari per sostenere l'economia locale. In totale, tramite il turismo in arrivo, questa dinamica ha generato circa 11 000 posti di lavoro in tutta la Renania-Palatinato.
- (201) La Germania sostiene che il finanziamento delle infrastrutture dell'aeroporto di Francoforte Hahn ha anche contribuito a realizzare l'obiettivo ben definito di interesse comune di combattere la congestione del traffico aereo nei principali hub dell'UE. A tal proposito essa ricorda che in passato i limiti di capacità dell'aeroporto di Francoforte sul Meno sono stati costantemente superati. La Germania ha argomentato che l'aeroporto di Francoforte Hahn, soprattutto grazie alla licenza d'esercizio di 24 ore, assolveva perciò il compito di fornire capacità supplementari per alleggerire la congestione dell'aeroporto di Francoforte sul Meno.
- (202) La Germania fa poi notare che il sostegno all'aeroporto di Francoforte Hahn serve anche all'obiettivo di interesse comune di incrementare la mobilità dei cittadini dell'Unione. A questo riguardo segnala che l'aeroporto di Francoforte Hahn è l'unico aeroporto tedesco che offra voli diretti per Kaunas (Lettonia), Kerry (Irlanda), Kos (Grecia), Montpellier (Francia), Nador (Marocco), Plovdiv (Bulgaria), Pola (Croazia), Rodi (Grecia), Santiago de Compostela (Spagna) e Volos (Grecia). Inoltre, secondo la Germania, l'aeroporto di Francoforte Hahn contribuisce

⁽³⁴⁾ *Gemeinschaftsaufgabe «Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) Gesetz»* del 6 ottobre 1969 (BGBl. I S. 1861), modificato da ultimo dall'articolo 8 della legge del 7 settembre 2007 (BGBl. I, pag. 2 246).

⁽³⁵⁾ Flughafen Frankfurt Hahn — Regionalökonomische Effekte, ZFL Studie, 03/2007.

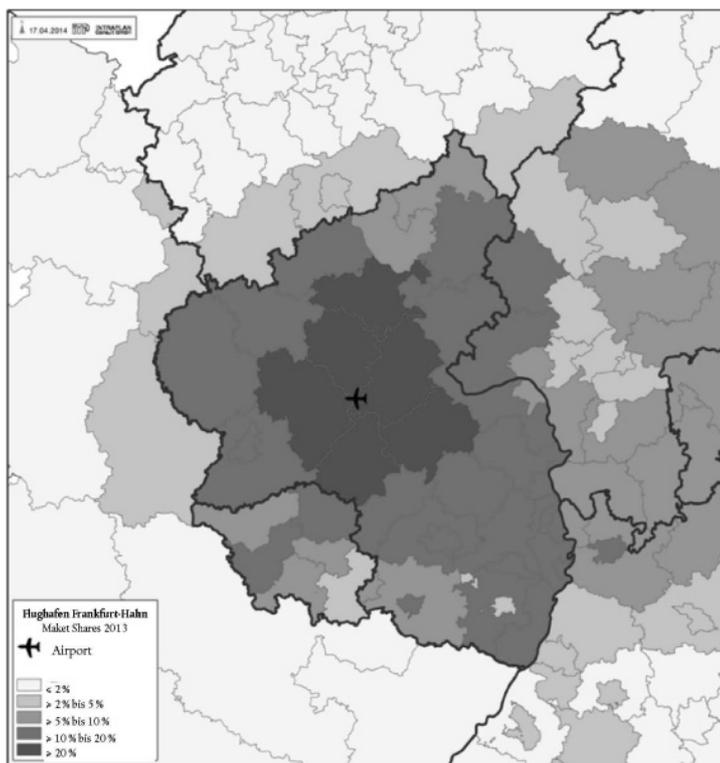


alla mobilità dei giovani lavoratori, che possono raggiungere a basso costo la regione di Hunsrück e la Renania-Palatinato. Analogamente, essa fa notare che le università e gli istituti di istruzione superiore di alto livello che hanno sede a Coblenza, Magonza, Kaiserslautern, Treviri, Wiesbaden, Mannheim, Bonn ecc. e che di solito non richiedono tasse di iscrizione, sono ora facilmente accessibili a studenti di tutta Europa.

- (203) Secondo la Germania, inoltre, è di interesse comune anche che Hunsrück e le regioni circostanti della Renania-Palatinato siano collegate ad altre regioni periferiche, come per esempio Limerick; tale aspirazione si è già manifestata attraverso gemellaggi fra città. Nella sua posizione di quarta maggiore economia nazionale al mondo, la Germania afferma di essere interessata non solo a collegarsi con i maggiori hub europei, ma anche a collegare reciprocamente le varie regioni. Secondo la Germania, per l'Europa è importante acquisire una maggiore indipendenza dai grandi hub come Heathrow, Charles de Gaulle, Schiphol o Francoforte sul Meno, poiché ciò comporterà non solo un maggior numero di collegamenti diretti, ma anche miglior sicurezza soprattutto per l'attività di trasporto merci, in quanto gli aeroporti regionali sono meno soggetti a cancellazioni dovute alle condizioni meteorologiche oppure a scioperi, terrorismo o altri rischi di cancellazione.
- (204) Infine la Germania sottolinea in termini generali che la vicinanza dell'aeroporto di Zweibrücken non comporta una duplicazione degli aeroporti per lo stesso bacino di utenza, a causa della distanza di 127 km tra l'aeroporto di Francoforte Hahn e quello di Zweibrücken. A suo avviso, questa distanza si traduce in un tempo di spostamento di 1 ora e 27 minuti in automobile o di circa 4 ore in treno. La Germania sostiene quindi che nessun lavoratore, turista o vettore merci ragionevole, in partenza dalla regione di Hunsrück, sceglierebbe di recarsi all'aeroporto di Zweibrücken anziché a quello di Francoforte Hahn per raggiungere la propria destinazione finale. La Germania aggiunge che dall'esame del traffico passeggeri e di trasporto merci tra il 2005 e il 2012 non emerge alcun rapporto di sostituzione tra gli aeroporti. Secondo la Germania, la quota più rilevante di passeggeri dell'aeroporto di Francoforte Hahn proviene dalla regione di Hunsrück-Mosel-Nahe (cfr. figura 5).

Figura 2

Quote di mercato del trasporto aereo passeggeri all'aeroporto di Francoforte Hahn nel 2013 ⁽³⁶⁾



⁽³⁶⁾ Informazioni fornite dalla Germania, settembre 2014.



5.4.1.2. *L'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo*

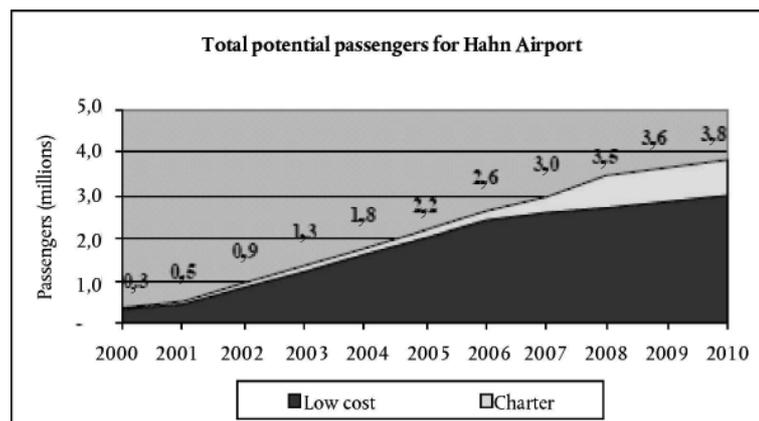
(205) La Germania sottolinea che gli investimenti finanziati erano necessari e proporzionati all'obiettivo di interesse comune (cfr. il considerando 197 e seguenti). A suo avviso gli investimenti sono stati effettuati sulla base delle esigenze e l'infrastruttura costruita era necessaria all'aeroporto per garantire la connettività, servire allo sviluppo della regione e decongestionare l'aeroporto di Francoforte sul Meno. La Germania rileva che l'infrastruttura non era sproporzionata o troppo ampia per le esigenze degli utenti dell'aeroporto. Di conseguenza ritiene che la condizione della compatibilità sia soddisfatta.

5.4.1.3. *L'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine*

(206) La Germania segnala che, prima di adottare la decisione di ampliare l'infrastruttura aeroportuale, Fraport aveva commissionato studi di previsione del traffico per individuare il potenziale di traffico dell'aeroporto di Francoforte Hahn. Essa ha presentato tali studi, elaborati per conto di Fraport da esperti del settore dell'aviazione. La figura 3, la figura 4 e la figura 5 sintetizzano i risultati di uno di questi studi, in merito all'andamento previsto per il traffico passeggeri e di trasporto merci all'aeroporto di Francoforte Hahn tra il 2000 e il 2011.

Figura 3

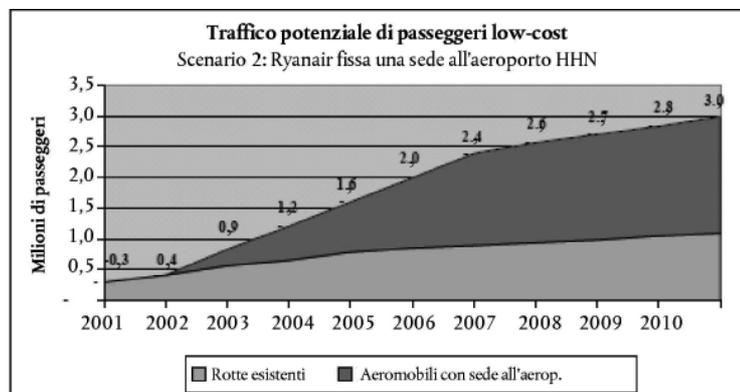
Potenziale totale di passeggeri all'aeroporto di Francoforte Hahn negli anni 2000-2010



Source: SH&E

Figura 4

Traffico potenziale di passeggeri low-cost all'aeroporto di Francoforte Hahn (nell'ipotesi che Ryanair vi fissi una sede) negli anni 2001-2011



Fonte: SH&E

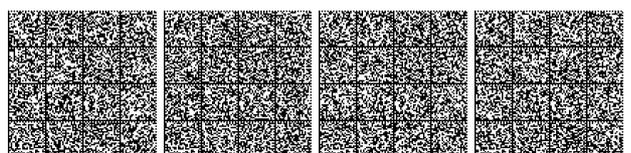
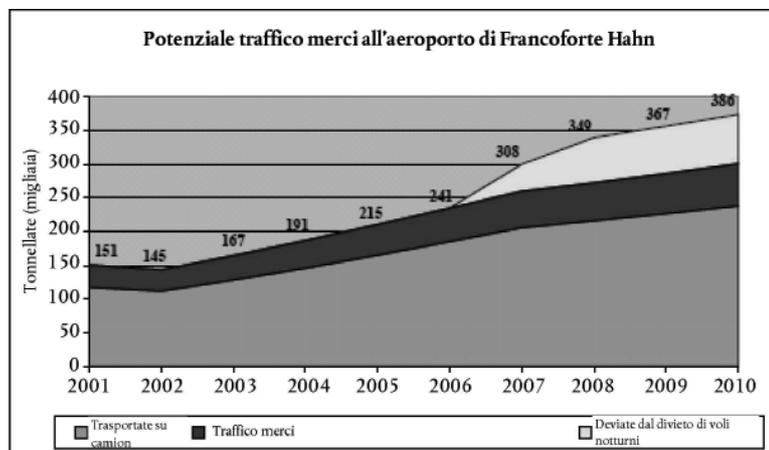


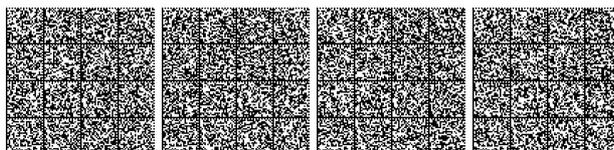
Figura 5

Potenziale totale di traffico merci all'aeroporto di Francoforte Hahn negli anni 2001-2010**5.4.1.4. Accesso paritario e non discriminatorio alle infrastrutture**

- (207) Secondo le informazioni fornite dalla Germania, l'accesso all'aeroporto è aperto a tutti i potenziali utenti delle infrastrutture a condizioni paritarie e non discriminatorie. La Germania sostiene che i diritti aeroportuali dovuti per l'uso delle infrastrutture si basavano su una differenziazione giustificata sotto il profilo commerciale e che il tariffario dei diritti aeroportuali è a disposizione di tutti i potenziali utenti a condizioni trasparenti e non discriminatorie.

5.4.1.5. Gli scambi non sono pregiudicati in misura contraria all'interesse comune

- (208) In primo luogo, la Germania afferma che non esistono effetti di sostituzione tra l'aeroporto di Francoforte Hahn e altri aeroporti nel bacino di utenza, come l'aeroporto di Zweibrücken e quello di Francoforte sul Meno. A suo avviso non è possibile dimostrare che l'aiuto concesso a FFHG abbia causato effetti negativi indebiti sulla concorrenza con questi aeroporti, né per il settore dei passeggeri, né per quello del traffico merci. La Germania anzi afferma che negli ultimi anni i vettori low-cost hanno dovuto offrire sempre più spesso voli verso i grandi hub, poiché le compagnie aeree tradizionali hanno abbassato i prezzi, iniziando a entrare nel mercato dei voli low-cost. A questo proposito la Germania osserva che gli aeroporti regionali, come Francoforte Hahn, sono attualmente sottoposti a una pressione competitiva più intensa con gli aeroporti hub per il traffico passeggeri turistico. Essa conclude perciò che il sostegno finanziario offerto non ha innescato alcun effetto negativo indebito sulla concorrenza, ma si è anzi dimostrato opportuno per contribuire a guidare il processo di adattamento verso un modello commerciale stabile in futuro.
- (209) In secondo luogo, a parere della Germania, il fatto che Fraport, prima di partecipare alla gestione dell'aeroporto di Francoforte Hahn, fosse già la società di gestione dell'aeroporto di Francoforte sul Meno, dimostra che non erano prevedibili effetti di sostituzione dall'aeroporto di Francoforte sul Meno a quello di Francoforte Hahn. Fraport stava invece esaminando la possibilità di decongestionare l'aeroporto di Francoforte sul Meno e utilizzare la funzione supplementare e complementare dell'aeroporto di Francoforte Hahn, a causa del sovraccarico di capacità prevedibile in futuro per lo hub di Francoforte sul Meno. Secondo la Germania, il divieto di voli notturni all'aeroporto di Francoforte sul Meno è stato uno dei fattori principali di questo ragionamento, poiché l'aeroporto di Francoforte Hahn disponeva di una licenza d'esercizio di 24 ore.
- (210) La Germania conclude perciò che gli effetti degli aiuti concessi a FFHG si sono limitati a effetti regionali positivi per la regione di Hunsrück, mentre non si sono registrati effetti negativi indebiti rispetto ad altri aeroporti, in quanto l'aeroporto di Francoforte Hahn viene semplicemente utilizzato per decongestionare quello di Francoforte sul Meno. La Germania aggiunge che, a parte l'aeroporto di Lussemburgo, che si trova a 1 ora e 30 minuti di



distanza (111 km) da quello di Francoforte Hahn, non vi sono altri aeroporti stranieri concorrenti nel medesimo bacino di utenza. Anche per quanto riguarda l'aeroporto di Lussemburgo, secondo la Germania non si osservano effetti negativi di distorsione della concorrenza derivanti dall'aiuto concesso.

5.4.1.6. *Effetto di incentivo, necessità e proporzionalità*

- (211) La Germania ha affermato che in assenza di aiuti all'investimento, il livello di attività economica dell'aeroporto sarebbe significativamente inferiore. La Germania sostiene che l'aiuto era necessario poiché si limitava a compensare i costi del finanziamento e un importo minore avrebbe prodotto livelli inferiori di investimento.

5.4.2. COMPATIBILITÀ DELL'AIUTO AL FUNZIONAMENTO PER IL FINANZIAMENTO DELL'ATTIVITÀ DELL'AEROPORTO

- (212) Gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 indicano le condizioni in base alle quali gli aiuti al funzionamento e all'investimento erogati agli aeroporti possono essere dichiarati compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato. Il 17 aprile 2014 la Germania ha presentato le proprie osservazioni sulla compatibilità delle misure ai sensi degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, affermando che, anche qualora le misure in esame costituissero aiuti al funzionamento per FFHG, esse sarebbero compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato e della sezione 5.1.2 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

5.4.2.1. *Contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune*

- (213) Per quanto riguarda l'obiettivo ben definito di interesse comune, la Germania ha sostenuto che la copertura dei costi di esercizio di FFHG ha sempre avuto lo scopo di migliorare la struttura economica della regione di Hunsrück, scarsamente popolata ed economicamente poco sviluppata. A questo proposito la Germania presenta la stessa argomentazione già adottata per la valutazione della compatibilità dell'aiuto all'investimento per il finanziamento delle infrastrutture aeroportuali (cfr. la sezione 5.4.1.1).

5.4.2.2. *Necessità dell'intervento statale*

- (214) Quanto alla necessità dell'intervento statale, la Germania ha illustrato i motivi per cui l'aeroporto di Francoforte Hahn accumula perdite operative che è necessario coprire. A suo avviso, per un aeroporto come quello di Francoforte Hahn, con 1-3 milioni di passeggeri, diventare remunerativo e riuscire a coprire i propri costi di esercizio rappresenta un obiettivo alquanto ambizioso. Secondo la Germania, non era possibile realizzare tale ambizioso obiettivo negli anni dell'avvio, poiché sull'aeroporto gravavano investimenti infrastrutturali assai onerosi, che esso ha finanziato autonomamente sul mercato del capitale, e per i quali ha dovuto pagare interessi elevati. Essa ha aggiunto che dall'inizio della crisi economica e finanziaria mondiale si è registrata una stagnazione del traffico passeggeri e soprattutto del traffico merci.

- (215) La Germania afferma che, alla luce di tali circostanze, risultava necessario un intervento statale per coprire le perdite operative, poiché in caso contrario FFHG sarebbe diventata insolvente. A suo parere ciò avrebbe provocato il ritiro della licenza d'esercizio di 24 ore, per cui durante l'insolvenza FFHG non avrebbe più potuto operare alcun volo, con conseguente perdita di clienti come compagnie aeree e vettori merci. La Germania fa osservare che a quel punto sarebbe diventato inoltre assai difficile trovare una nuova società di gestione per l'aeroporto.

5.4.2.3. *Adeguatezza delle misure di aiuto in quanto strumenti strategici*

- (216) La Germania ha affermato che la copertura dei costi di esercizio era una misura adeguata per realizzare l'obiettivo desiderato. A tal proposito essa argomenta che, se l'aeroporto di Francoforte Hahn avesse dovuto cessare le operazioni e fosse scomparso dai mercati interessati, non sarebbe più stato possibile realizzare gli obiettivi di interesse comune perseguiti con la conversione di una ex base aerea statunitense in un aeroporto civile del tutto operativo e sviluppare la regione di Hunsrück. Al riguardo la Germania sottolinea che, a differenza di un investitore operante in un'economia di mercato, un investitore pubblico deve tener conto di questi obiettivi nell'esaminare l'alternativa alla chiusura di un aeroporto.



5.4.2.4. Presenza di un effetto di incentivo

- (217) A parere della Germania coprire i costi di esercizio dell'aeroporto di Francoforte Hahn rappresentava una *conditio sine qua non* per mantenerlo attivo, poiché in caso contrario FFHG sarebbe diventata insolvente. Il successo dell'aeroporto, a sua volta, costituiva la base per realizzare gli obiettivi di interesse comune citati ai considerando 213 e seguenti. La Germania ha aggiunto che senza aiuto al funzionamento il consolidamento finanziario dell'aeroporto sarebbe stato impensabile, poiché l'aeroporto avrebbe accumulato debiti sempre maggiori, anziché liberarsi dall'indebitamento come previsto dall'attuale programma di austerità.

5.4.2.5. Proporzionalità dell'importo dell'aiuto (aiuto limitato al minimo)

- (218) La Germania sostiene che qualsiasi elemento di aiuto contenuto nei prestiti era limitato alle perdite operative e rappresentava il minimo assoluto necessario per mantenere operativo l'aeroporto di Francoforte Hahn e scongiurare l'insolvenza.

5.4.2.6. Prevenzione degli effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra gli Stati membri.

- (219) In primo luogo, la Germania afferma che non esistono effetti di sostituzione tra l'aeroporto di Francoforte Hahn e altri aeroporti nel bacino di utenza, come l'aeroporto di Zweibrücken e quello di Francoforte sul Meno. Secondo la Germania non è possibile dimostrare, né per il settore dei passeggeri, né per quello del traffico merci, effetti negativi indebiti sulla concorrenza con questi aeroporti, causati dall'aiuto al funzionamento concesso a FFHG. Al contrario, asserisce la Germania, Francoforte Hahn ha registrato significativi effetti di sostituzione riguardanti passeggeri che hanno scelto hub come Colonia/Bonn o Francoforte sul Meno per volare con vettori low-cost, anziché partire dall'aeroporto di Francoforte Hahn. La Germania anzi afferma che negli ultimi anni i vettori low-cost hanno dovuto offrire sempre più spesso voli verso i grandi hub, poiché le compagnie aeree tradizionali hanno abbassato i prezzi, iniziando a entrare nel mercato dei voli low-cost. A questo proposito la Germania osserva che gli aeroporti regionali, come Francoforte Hahn, sono attualmente sottoposti a una pressione competitiva più intensa con gli aeroporti hub per il traffico passeggeri turistico. Essa conclude perciò che la copertura dei costi di esercizio non ha innescato alcun effetto negativo indebito sulla concorrenza, ma si è anzi dimostrata opportuna per sostenere il processo di adattamento verso un modello commerciale stabile in futuro.
- (220) In secondo luogo, a parere della Germania, il fatto che Fraport, prima di partecipare alla gestione dell'aeroporto di Francoforte Hahn, fosse già la società di gestione dell'aeroporto di Francoforte sul Meno, dimostra che non erano prevedibili effetti di sostituzione dall'aeroporto di Francoforte sul Meno a quello di Francoforte Hahn. Fraport stava invece esaminando la possibilità di decongestionare l'aeroporto di Francoforte sul Meno e utilizzare la funzione supplementare e complementare dell'aeroporto di Francoforte Hahn, a causa del sovraccarico di capacità prevedibile in futuro per lo hub di Francoforte sul Meno. Secondo la Germania, il divieto di voli notturni all'aeroporto di Francoforte sul Meno è stato uno dei fattori principali di questo ragionamento, poiché l'aeroporto di Francoforte Hahn disponeva di una licenza d'esercizio di 24 ore.
- (221) La Germania conclude perciò che gli effetti degli aiuti concessi a FFHG sono stati limitati a effetti regionali positivi per la regione di Hunsrück, mentre non si sono registrati effetti negativi indebiti rispetto ad altri aeroporti, in quanto l'aeroporto di Francoforte Hahn viene utilizzato per decongestionare quello di Francoforte sul Meno. La Germania aggiunge che, a parte l'aeroporto di Lussemburgo, che si trova a 1 ora e 30 minuti di distanza (111 km) da quello di Francoforte Hahn, non vi sono altri aeroporti stranieri concorrenti nel medesimo bacino di utenza. Anche per quanto riguarda l'aeroporto di Lussemburgo, secondo la Germania non si osservano effetti negativi di distorsione della concorrenza derivanti dall'aiuto concesso.

6. OSSERVAZIONI PERVENUTE DALLE PARTI INTERESSATE**6.1. RYANAIR**

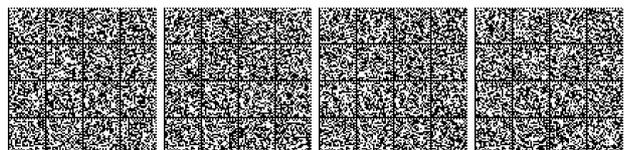
- (222) Ryanair si oppone alla decisione della Commissione di avviare il procedimento di indagine formale per gli accordi Ryanair del 1999, 2002 e 2005 stipulati con l'aeroporto di Francoforte Hahn. A suo avviso questi accordi erano conformi al principio dell'investitore operante in un'economia di mercato e, di conseguenza, non comportavano aiuti di Stato.



- (223) Ryanair afferma in sostanza di non aver ricevuto alcun vantaggio, poiché gli accordi riflettevano le normali condizioni di mercato e a questo proposito argomenta che le condizioni contrattuali non devono essere confrontate con quelle di altri aeroporti tedeschi, bensì con quelle che Ryanair stava concordando con altri aeroporti che ospitavano vettori low-cost, come quelli di Blackpool e Charleroi.
- (224) Per quanto riguarda il sostegno al marketing, Ryanair sostiene che i diritti per le nuove destinazioni ricompensano le frequenze dei voli e che gli sconti praticati dall'aeroporto di Francoforte Hahn erano in linea con la prassi del settore, in quanto numerosi aeroporti, di proprietà pubblica o privata, applicavano livelli di sconto analoghi o superiori per le nuove destinazioni.
- (225) In merito all'applicazione dei diritti aeroportuali, Ryanair sostiene che i normali diritti di mercato, ossia diritti non anormalmente bassi, soddisfano il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato. Secondo Ryanair per soddisfare questo principio non era necessaria la prospettiva di una redditività immediata. A suo parere sarebbe sufficiente la prospettiva di una redditività a medio o lungo termine. Ryanair contesta inoltre l'argomentazione della Commissione, secondo cui l'aeroporto di Francoforte Hahn, per quanto riguarda la copertura dei costi derivanti dai diritti pagati a Ryanair, avrebbe tenuto conto solo dei costi specifici del contratto Ryanair e non dei costi dell'infrastruttura comune dell'aeroporto e dei costi amministrativi generali. In merito alla copertura dei costi, essa afferma che non era mai stato formulato il progetto di riservare l'uso dell'aeroporto di Francoforte Hahn esclusivamente a Ryanair. In proposito, Ryanair rileva che l'aeroporto di Francoforte Hahn veniva utilizzato anche, in modo significativo, per il trasporto di merci e sottolinea altresì che essa dovrebbe pagare un livello di diritti inferiore rispetto alle altre compagnie aeree, poiché le sue operazioni ed esigenze di handling riducono al minimo i costi per l'aeroporto.
- (226) Ryanair ha argomentato inoltre che la condotta dell'aeroporto di Francoforte Hahn era guidata dalle prevedibili prospettive di redditività. A suo avviso, prima di concludere gli accordi, l'aeroporto di Francoforte Hahn aveva effettuato un'analisi finanziaria e strategica, coerentemente con il comportamento previsto per un investitore operante in un'economia di mercato. Ryanair afferma che il proprio impegno di fornire un elevato volume di passeggeri era garantito, fin dal 2005, anche da una penalità contrattuale, e che tale contratto attribuiva la parte sostanziale del rischio a Ryanair, offrendo così condizioni estremamente generose all'aeroporto di Francoforte Hahn. Inoltre gli accordi hanno consentito all'aeroporto di Francoforte Hahn di migliorare la propria situazione finanziaria. Alla conclusione del contratto, l'aeroporto di Francoforte Hahn sapeva che accordi analoghi tra Ryanair e altri aeroporti in tutta Europa si erano dimostrati remunerativi.
- (227) Infine, Ryanair fa notare che i propri accordi con Francoforte Hahn non contenevano alcuna clausola di esclusività, sicché altre compagnie aeree potevano ottenere (e hanno effettivamente ottenuto) le medesime condizioni di Ryanair, purché fossero disposte a offrire all'aeroporto lo stesso impegno garantito da Ryanair.
- (228) Inoltre, Ryanair ha presentato una serie di note preparate da Oxera e un'analisi elaborata dal Professor Damien P. McLoughlin.

Nota 1 di Oxera Identifying the market benchmark in comparator analysis for MEO tests. Ryanair State aid cases (Identificazione dei parametri di riferimento del mercato nelle analisi comparate per i test MEO. Casi relativi ad aiuti di Stato a Ryanair), nota elaborata per conto di Ryanair da Oxera, 9 aprile 2013.

- (229) Secondo Oxera, l'approccio della Commissione, che ha ritenuto accettabili soltanto gli aeroporti di comparazione situati nello stesso bacino d'utenza dell'aeroporto oggetto di indagine, è infondato.
- (230) Oxera rileva altresì che i prezzi di riferimento del mercato ottenuti dagli aeroporti di comparazione non sono viziati da aiuti di Stato concessi ad aeroporti circostanti. È quindi possibile formulare una stima valida dei parametri di mercato per i test MEO.
- (231) Infatti:
- le analisi comparate sono ampiamente utilizzate per i test MEO in ambiti diversi dagli aiuti di Stato;
 - le società si influenzano vicendevolmente nelle decisioni sui prezzi soltanto nella misura in cui i loro prodotti sono sostituibili o complementari;



- c) gli aeroporti che insistono sullo stesso bacino d'utenza non sono necessariamente in concorrenza l'uno con l'altro e gli aeroporti di comparazione utilizzati nelle relazioni presentate sono esposti solo a una concorrenza limitata da parte degli aeroporti di proprietà dello Stato presenti nei rispettivi bacini di utenza (meno di un terzo degli aeroporti commerciali presenti nei bacini d'utenza degli aeroporti di comparazione è interamente di proprietà dello Stato e nessuno di essi è stato oggetto di indagini per possibili aiuti di Stato (dati aggiornati all'aprile 2013);
- d) anche quando gli aeroporti di comparazione sono esposti alla concorrenza di aeroporti di proprietà dello Stato presenti nello stesso bacino d'utenza, possono esistere motivi per ritenere che essi agiscano in conformità al principio MEO (ad esempio, quando l'assetto proprietario è caratterizzato da una partecipazione privata rilevante o quando l'aeroporto è a gestione privata);
- e) gli aeroporti che rispettano il criterio MEO non fissano i prezzi al di sotto del costo incrementale.

Nota 2 di Oxera Principles underlying profitability analysis for MEO tests. Ryanair State aid cases (Principi alla base dell'analisi della redditività per i test MEO. Casi relativi ad aiuti di Stato a Ryanair), nota elaborata per conto di Ryanair da Oxera, 9 aprile 2013.

- (232) Secondo Oxera, l'analisi della redditività effettuata da Oxera nelle relazioni presentate alla Commissione segue i principi che sarebbero adottati da un investitore razionale operante nel settore privato e riflette l'approccio che traspare dai precedenti della Commissione.
- (233) I principi su cui si basa l'analisi della redditività sono i seguenti:
- a) la valutazione è effettuata su base incrementale;
 - b) non sempre è necessario un piano industriale ex ante;
 - c) la metodologia tariffaria più adatta per gli aeroporti non congestionati è il cosiddetto approccio *single till*;
 - d) soltanto i ricavi associati all'attività economica dell'aeroporto dovrebbero essere presi in considerazione;
 - e) occorre tener conto dell'intera durata dell'accordo, comprese le eventuali proroghe;
 - f) per valutare la redditività degli accordi occorre scontare i flussi finanziari futuri;
 - g) la redditività incrementale che gli aeroporti ricavano dagli accordi con Ryanair dovrebbe essere valutata sulla base di stime delle misure relative al tasso di rendimento interno o al valore attuale netto (VAN).

Analisi del Professor Damien P. McLoughlin — «Brand building: why and how small brands should invest in marketing» (Costruzione del marchio: perché e come i piccoli marchi dovrebbero investire in marketing), elaborata per conto di Ryanair, 10 aprile 2013

- (234) Scopo di tale nota è definire la logica commerciale soggiacente alle decisioni degli aeroporti regionali di acquistare pubblicità da AMS su ryanair.com
- (235) Secondo l'analisi, esiste un gran numero di aeroporti molto affermati e molto conosciuti che vengono utilizzati per abitudine. Per ampliare la propria attività, i concorrenti più deboli devono riuscire a contrastare la staticità dei comportamenti d'acquisto dei consumatori. Gli aeroporti regionali più piccoli devono trovare il modo di comunicare in modo coerente il messaggio legato al loro marchio a un pubblico il più ampio possibile. Le forme di comunicazione di marketing tradizionali richiedono spese superiori alle loro risorse.

Note 3 e 4 di Oxera — «How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?» (Quale approccio è opportuno adottare per gli accordi stipulati con AMS nell'analisi della redditività eseguita nell'ambito del test dell'operatore in un'economia di mercato?), 17 e 31 gennaio 2014

- (236) Ryanair ha presentato anche altre relazioni della propria consulente Oxera. In queste relazioni Oxera esamina i principi di cui, secondo la compagnia aerea, occorre tener conto, nell'ambito del test MEO, nell'analisi della



redditività degli accordi di servizi aeroportuali tra Ryanair e gli aeroporti da una parte, e degli accordi di marketing tra AMS e gli stessi aeroporti dall'altra. Ryanair ha sottolineato che queste relazioni non modificano in alcun modo la propria posizione, già fatta valere in precedenza, secondo cui gli accordi di servizi aeroportuali e gli accordi di marketing devono essere analizzati in test MEO separati.

- (237) Secondo quanto sostenuto nelle relazioni, in un'analisi della redditività congiunta i profitti generati da AMS dovrebbero essere inclusi tra i ricavi mentre le spese destinate ad AMS dovrebbero essere incorporate tra i costi. A questo scopo, le relazioni suggeriscono di applicare all'analisi della redditività congiunta una metodologia basata sui flussi di cassa, che permette di trattare la spesa sostenuta dagli aeroporti per AMS come una spesa di esercizio incrementale.
- (238) Le relazioni sottolineano che le attività di marketing contribuiscono a creare e ad accrescere il valore del marchio, il che aiuta a produrre effetti e benefici non soltanto nel periodo di validità del contratto, ma anche dopo la sua scadenza. Ciò varrebbe specialmente nel caso in cui, in ragione del fatto che Ryanair ha concluso un accordo con un aeroporto, altre compagnie aeree comincino ad operare sullo stesso aeroporto; questo permetterebbe all'aeroporto di attirare altri negozi e quindi di accrescere i ricavi non aeronautici. Secondo Ryanair, se la Commissione dovesse decidere di effettuare un'analisi congiunta della redditività, dovrebbe tenere conto di tali benefici trattando le spese per AMS come costi di esercizio incrementali, al netto dei pagamenti destinati ad AMS.
- (239) Ryanair ritiene inoltre che nei profitti incrementali programmati alla scadenza dell'accordo di servizi aeroportuali sarebbe necessario includere un *terminal value* (che rifletta il valore generato dopo la scadenza dell'accordo). Il *terminal value* potrebbe essere adeguato sulla base di una probabilità di «rinnovo», che misura la previsione che gli utili si protraggano dopo il termine del periodo di validità dell'accordo con Ryanair oppure che un accordo a condizioni simili sia concluso con altre compagnie aeree. Secondo Ryanair, sarebbe quindi possibile calcolare un limite inferiore per i benefici generati congiuntamente dall'accordo con AMS e dall'accordo di servizi aeroportuali, tenendo conto delle incertezze riguardanti i profitti incrementali dopo la scadenza dell'accordo di servizi aeroportuali.
- (240) Ad integrazione di questo approccio le relazioni presentano una sintesi dei risultati di studi concernenti gli effetti del marketing sul valore di un marchio. Tali studi considerano che il marketing può incrementare il valore di un marchio e contribuire ad ampliare la clientela. Secondo le relazioni, nel caso di un aeroporto il marketing sul sito ryanair.com accresce particolarmente la visibilità del marchio. Nelle relazioni si afferma inoltre che gli aeroporti regionali più piccoli intenzionati a potenziare il traffico aereo possono dunque accrescere il valore del loro marchio soprattutto concludendo accordi di marketing con AMS.
- (241) Le relazioni indicano infine che un approccio basato sui flussi di cassa è da preferire all'approccio basato sulla capitalizzazione, in cui le spese per i servizi di marketing forniti da AMS sarebbero trattate come spese in conto capitale destinate a un'attività immateriale (il valore del marchio) ⁽³⁷⁾. L'approccio basato sulla capitalizzazione terrebbe conto unicamente della parte di spese di marketing riconducibile alle attività immateriali dell'aeroporto. Le spese di marketing sarebbero trattate come spese in conto capitale destinate a un'attività immateriale, quindi ammortizzate nell'arco della durata del contratto, tenendo conto di un valore residuo al termine previsto dell'accordo di servizi aeroportuali. Questo approccio non terrebbe conto dei profitti incrementali che la stipula dell'accordo di servizi aeroportuali con Ryanair assicurerebbe; inoltre, è difficile calcolare il valore dell'attività immateriale, in ragione delle spese del marchio e del periodo d'impiego dell'attività. Secondo le relazioni, il metodo dei flussi di cassa è anche più indicato di un approccio basato sulla capitalizzazione, perché quest'ultimo non permette di rappresentare i benefici che presumibilmente derivano all'aeroporto dalla sottoscrizione dell'accordo di servizi aeroportuali con Ryanair.

Oxera — Valutazione economica del MEOP: Aeroporto di Francoforte Hahn, 11 agosto 2014:

- (242) Ryanair ha presentato un'altra relazione preparata da Oxera, riguardante gli accordi tra l'aeroporto di Francoforte Hahn e Ryanair del 1999, 2002 e 2005. La valutazione dell'accordo Ryanair del 2005 tiene anche conto dell'accordo di marketing stipulato direttamente con il Land Renania-Palatinato. La valutazione degli accordi Ryanair formulata da Oxera si basa sulle informazioni di cui disponeva l'aeroporto all'epoca della firma dell'accordo.

⁽³⁷⁾ Oxera «How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test? — Practical application» (Quale approccio è opportuno adottare per gli accordi stipulati con AMS nell'analisi della redditività eseguita nell'ambito del test dell'operatore in un'economia di mercato? Applicazione pratica), elaborata per conto di Ryanair, 31 gennaio 2014.



L'accordo Ryanair del 1999

- (243) Secondo la relazione, l'analisi dell'accordo Ryanair del 1999 si basa sul piano industriale presentato da FFHG il 25 maggio 1999, documento che è stato redatto prima di firmare l'accordo. La relazione precisa che gli introiti aeronautici sono stati calcolati sulla base dei diritti definiti nell'accordo Ryanair del 1999. Le stime dei costi di esercizio incrementali si basano sulle stime formulate dalla stessa FFHG. La relazione segnala che i costi del servizio antincendio, che di solito sono considerati facenti parte delle competenze dei poteri pubblici, non sono stati computati. La stessa osservazione vale per gli investimenti infrastrutturali.

Tabella 16

Valutazione della redditività incrementale dell'accordo Ryanair del 1999 da parte di Oxera ⁽³⁸⁾

[...]

L'accordo Ryanair del 2002

- (244) La relazione specifica che le previsioni sui numeri totali di passeggeri sono state ricavate dal piano industriale di FFHG redatto nel novembre 2002, dal momento che questo è l'unico documento disponibile contenente previsioni sul traffico per il periodo pertinente. Secondo la relazione, gli introiti aeronautici sono stati calcolati sulla base dei diritti definiti nell'accordo Ryanair del 2002. Gli introiti non aeronautici sono stati ricavati dal piano industriale di FFHG redatto nel novembre 2002, dal momento che questo è l'unico documento contenente proiezioni di introiti non aeronautici redatto all'epoca dell'accordo Ryanair del 2002.
- (245) Le stime dei costi di esercizio per passeggero si basano sull'analisi, compiuta dalla stessa FFHG, dei costi di esercizio incrementali per passeggero Ryanair in partenza. Il prospetto degli investimenti è stato redatto nel novembre 2000.

Tabella 17

Valutazione della redditività incrementale dell'accordo Ryanair del 2002 da parte di Oxera ⁽³⁹⁾

[...]

6.2. LUFTHANSA E BDF

- (246) Lufthansa e la *Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e.V.* (Associazione federale dei vettori aerei tedeschi, in appresso: BDF) hanno presentato, in merito alla decisione di avvio del procedimento del 2008, ampie osservazioni e informazioni che verranno sintetizzate qui di seguito.
- (247) Lufthansa e BDF affermano che le perdite di FFHG e dei suoi predecessori a partire dal 1998 e fino al 2009 ammontano a 161 milioni di EUR e che FFHG, contrariamente a quanto afferma, non ha neppure raggiunto un EBITDA positivo nel 2006. A questo proposito Lufthansa e BDF sostengono che è stato possibile raggiungere un EBITDA leggermente positivo solo grazie alla dismissione delle passività ereditate, che ha ridotto le perdite operative. Di conseguenza, esse suggeriscono che la Commissione cerchi di ottenere accesso a tutti i bilanci annuali di FFHG. A questo riguardo Lufthansa afferma che, contrariamente a quanto sostenuto dalla Germania,

⁽³⁸⁾ Secondo Oxera, l'ammortamento non è stato incorporato in quanto l'accordo Ryanair del 1999 era stato firmato prima della sentenza *Aéroports de Paris* del 12 dicembre 2000. Oxera segnala altresì che i dati sono presentati in termini nominali e chiarisce che le stime presentate per il 1999 e il 2004 sono state adeguate per rispecchiare le date di inizio e di fine dell'accordo del 1999: aprile 1999 e marzo 2004 rispettivamente.

⁽³⁹⁾ Oxera ha precisato che il modello dell'ammortamento è neutrale in termini di VAN. Secondo Oxera, questo approccio garantisce che la somma del valore attuale scontato dell'ammortamento lungo la vita dell'attivo equivalga all'importo originale delle spese in conto capitale. Oxera segnala che i dati sono presentati in termini normali e chiarisce che le stime presentate per il 2002 e il 2017 sono state adeguate per rispecchiare le date di inizio e di fine dell'accordo Ryanair del 2002: febbraio 2002 e febbraio 2017 rispettivamente.



l'ammortamento degli investimenti non è sensibilmente aumentato nel corso degli anni e non può essere considerato molto elevato in confronto ai costi relativi al sostegno al marketing per Ryanair, inclusi negli «altri costi di esercizio», come illustra la tabella 18. Lufthansa e BDF suggeriscono inoltre che la Commissione richieda i bilanci annuali completi e non pubblici di FFHG.

Tabella 18

Rapporto tra ammortamento e altri costi di esercizio

In EUR	2000	2001	2002	2003	2004
Ammortamenti	4 477 257	5 325 627	5 423 627	6 045 387	7 699 330
Perdite	8 217 199	13 355 347	19 993 895	17 832 868	16 797 889
Altri costi di esercizio	[...]	5 692 808	11 434 306	10 521 273	11 454 363

- (248) Lufthansa e BDF sostengono inoltre che non si dovrebbe tenere conto di uno studio presentato dalla Germania, contenente statistiche sugli effetti di FFHG sul turismo a *Hunsrück* e nel Land Renania-Palatinato, in quanto i dati relativi alla crescita del numero di passeggeri e allo sviluppo dell'occupazione nella zona dell'aeroporto sono stati forniti da FFHG e non sono stati verificati dagli autori dello studio. Esse aggiungono che, anche nel momento in cui lo studio è stato elaborato, era ben noto che le cifre offerte non erano realistiche.
- (249) Lufthansa e BDF affermano poi che FFHG non aveva un modello commerciale chiaro, come si evince dai mutevoli piani per l'ampliamento dell'aeroporto, che prevedevano l'aggiunta di centri commerciali o luoghi di escursione, iniziative del tutto estranee all'attività dell'aeroporto stesso. Ancora, secondo Lufthansa e BDF, le contrastanti dichiarazioni di FFHG, per cui l'aeroporto di Francoforte Hahn sarebbe dovuto diventare remunerativo prima nel 2005, poi nel 2008 e infine nel 2013, indicano tutte che non si stava seguendo un piano industriale coerente. Anche l'ultima previsione formulata (ossia che l'aeroporto di Francoforte Hahn dovrebbe diventare remunerativo a partire dal 2016) risulta perciò dubbia, tanto più che si basa apparentemente sull'ipotesi di ulteriori, cospicui investimenti. Secondo Lufthansa e BDF, comunque, l'origine di tali investimenti non è assolutamente chiara.
- (250) Inoltre, Lufthansa e BDF sostengono che, contrariamente a quanto afferma la Germania, PwC non ha presentato un MEOT adeguato, in quanto su almeno due punti la sua valutazione non tiene conto della giurisprudenza della Corte di giustizia.
- (251) Lufthansa e BDF alludono anzitutto all'argomentazione della Germania per cui le perdite accumulate da FFHG potrebbero essere compensate da Fraport, nella sua qualità di azionista di FFHG. Su questo punto, Lufthansa e BDF affermano che non è importante se le perdite possano essere compensate nell'ambito di un gruppo di società, bensì se le singole misure, in quanto tali, siano misure che anche un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe adottato, oppure no; di conseguenza tale argomentazione è inaccettabile.
- (252) In secondo luogo, Lufthansa e BDF sostengono che l'argomentazione sviluppata nella valutazione di PwC non basta a provare che un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe adottato la medesima decisione, poiché PwC afferma, per esempio riguardo al contratto Ryanair del 1999, che si poteva ottenere una riduzione delle perdite incrementando il volume dei passeggeri. Esse citano la causa *WestLB*, secondo la quale un investitore operante in un'economia di mercato normalmente «cercherà una massimizzazione ragionevole del rendimento del suo investimento, in funzione delle circostanze presenti e della soddisfazione dei suoi interessi a corto, medio e lungo termine, incluso nel caso di un investimento in un'impresa nel cui capitale sociale egli detiene già una partecipazione»⁽⁴⁰⁾. Di conseguenza una riduzione delle perdite non è sufficiente perché una misura superi il MEOT e quindi, già sotto

⁽⁴⁰⁾ Causa T-228 e 233/99 DEP — *Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Commissione* (Raccolta 2003, pag. II-435, punto 314).



questo punto di vista, a parere di Lufthansa e BDF, PwC ha ignorato la giurisprudenza della Corte di giustizia. Lufthansa e BDF aggiungono poi che la valutazione presentata per conto di FFHG non conteneva un proprio MEOT, ma si limitava a rimandare al test effettuato da PwC.

- (253) Inoltre Lufthansa e BDF contestano l'argomentazione avanzata da PwC in merito agli aumenti di capitale, secondo cui vasti orizzonti di programmazione superiori ai 30 anni e un ammortamento degli investimenti esteso oltre i 20 anni sarebbero normale prassi commerciale per gli investimenti infrastrutturali (cfr. il considerando 103 della decisione di avvio del procedimento del 2008). A questo proposito, secondo Lufthansa e BDF, i paragoni instaurati da PwC riguardo ai contratti di concessione con l'aeroporto di Budapest, gli aeroporti Da Vinci e Campiano, l'aeroporto di Sparta e l'aeroporto di Belfast City sono del tutto insostenibili in quanto in nessuno di questi aeroporti la situazione è neppure lontanamente paragonabile a quella di FFHG e dell'aeroporto di Francoforte Hahn. A differenza di tutti gli aeroporti menzionati da PwC, sostengono Lufthansa e BDF, Francoforte Hahn era un aeroporto militare il cui uso civile è iniziato in gran parte solo nel 1999, con il successivo sostegno di interventi infrastrutturali esattamente corrispondenti alle esigenze di Ryanair. Per tale motivo, secondo Lufthansa e BDF, l'analisi del punto di equilibrio non è accurata in quanto non ha tenuto conto dei costi sostenuti per l'aerostazione.
- (254) Sulla base della decisione di avvio del procedimento del 2008, Lufthansa e BDF argomentano inoltre che la compensazione eccessiva delle tasse passeggero per la sicurezza costituiva un evidente aiuto di Stato. In proposito esse argomentano in primo luogo che i controlli di sicurezza non sono stati oggetto di appalto pubblico. A loro parere le norme in materia di appalti pubblici non sono state rispettate e per logica conseguenza il servizio non è stato appaltato alle condizioni più vantaggiose. In secondo luogo Lufthansa e BDF sostengono che, ai sensi della legge tedesca, le tasse passeggero sulla sicurezza devono corrispondere ai costi effettivi e necessari. Tuttavia, esse fanno osservare che all'aeroporto di Francoforte Hahn tali tasse sono rimaste allo stesso livello tra il 2003 e il 2008, mentre in altri aeroporti si osservano fluttuazioni legate al traffico.
- (255) In contrasto con le osservazioni presentate dalla Germania in merito alla valutazione giuridica, Lufthansa e BDF sostengono che l'aiuto concesso da Fraport a FFHG provenisse da risorse statali. Secondo Lufthansa e BDF, in tutti i suoi bilanci annuali pubblicati tra il 2001 e il 2006 Fraport si è espressamente definita «un'impresa dipendente di proprietà pubblica», in ragione di un accordo consorziale tra gli azionisti pubblici. A tal proposito Lufthansa e BDF rilevano una serie di indicazioni del fatto che i finanziamenti di Fraport costituivano risorse statali ai sensi della sentenza nella causa *Stardust Marine* ⁽⁴¹⁾ e dell'articolo 2, primo comma, lettera b), della direttiva 2006/111/CE della Commissione ⁽⁴²⁾.
- (256) Lufthansa e BDF ritengono inoltre che anche le azioni di Fraport siano imputabili allo Stato. A questo proposito esse hanno citato elementi di prova che dimostrano tale imputabilità, come il fatto che l'assemblea degli azionisti di FFHG, ossia il Land Renania-Palatinato e Fraport, abbia approvato la conclusione degli accordi Ryanair. Lufthansa e BDF rilevano poi il notevole rapporto temporale tra il secondo aumento di capitale e la richiesta di riconoscimento di un sistema aeroportuale comune nel 2005. A loro avviso, nel giro di due settimane dapprima gli azionisti di FFHG hanno deciso l'aumento di capitale, che ha risolto le difficoltà finanziarie di FFHG, e poi la Germania ha avanzato la richiesta di un aeroporto comune. Lufthansa e BDF affermano perciò che gli azionisti pubblici hanno reso possibile tale richiesta grazie al nuovo aumento di capitale.
- (257) Lufthansa e BDF aggiungono che nessun investitore operante in un'economia di mercato avrebbe deciso di finanziare e investire in FFHG poiché, secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia, un investitore operante in un'economia di mercato è sempre orientato al profitto. Una semplice riduzione delle perdite non sarebbe sufficiente a convincere un investitore operante in un'economia di mercato, il quale non prenderebbe nemmeno in considerazione fattori sociali o politici di ambito locale.
- (258) Infine Lufthansa e BDF sostengono che sia l'aiuto concesso a FFHG per le nuove infrastrutture, sia quello concesso a Ryanair, sono incompatibili con il mercato interno ai sensi degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 nonché degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014. In proposito, esse affermano che in questo caso non si tratta della conversione di un aeroporto militare, dal momento che l'aeroporto è stato costruito sei anni dopo la fine dell'utilizzo militare, e aggiungono che l'aeroporto di Francoforte Hahn non ha decongestionato quello di Francoforte sul Meno e, in particolare, che è dubbio che l'aeroporto abbia contribuito allo sviluppo e alla creazione di posti di lavoro nella regione. Secondo Lufthansa e BDF questo argomento non

⁽⁴¹⁾ Sentenza *Stardust Marine*, punti 33-34.

⁽⁴²⁾ Direttiva 2006/111/CE della Commissione, del 16 novembre 2006, relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche e alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese (GU L 318 del 17.11.2006, pag. 17).



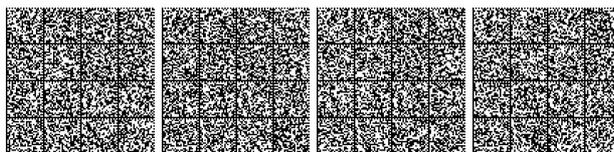
potrebbe in ogni caso giustificare l'aiuto, poiché la creazione di posti di lavoro è iniziata solo nel 1999, ossia sei anni dopo la fine dell'utilizzo militare dell'aeroporto. Anche accettando tale giustificazione, le cifre fornite negli studi di FFHG sovrastimano fortemente gli effetti sull'economia e la creazione di posti di lavoro.

- (259) Lufthansa e BDF aggiungono che gli sconti concessi tramite i diritti aeroportuali previsti per numeri di passeggeri da 1 a 3 milioni o più erano discriminatori e osservano che solo Ryanair era ammissibile a questi sconti poiché era l'unica compagnia aerea che generasse un tal numero di passeggeri; del resto l'aeroporto di Francoforte Hahn non aveva neppure la capacità di ospitare un'altra compagnia aerea che potesse produrre analoghe quantità di passeggeri. Anche la concessione di un sostegno al marketing era discriminatoria, a parere di Lufthansa e BDF, poiché la proporzione del sostegno al marketing dipende dal numero di passeggeri che la compagnia aerea ha già recato all'aeroporto e dal numero di destinazioni già offerte dalla compagnia presso l'aeroporto. Dal momento che questi fattori non hanno alcun nesso con l'ammontare del sostegno al marketing per le nuove destinazioni, il sistema offre a Ryanair un sostegno al marketing molto più elevato, circostanza che secondo Lufthansa e BDF è ingiustificabile.
- (260) Per quanto riguarda l'aiuto al funzionamento dell'aeroporto, Lufthansa e BDF ritengono ovvio che l'approccio *single till* applicato all'aeroporto di Francoforte Hahn non funzioni poiché, nel complesso, gli introiti non riescono a coprire le perdite. Di conseguenza la compensazione di queste perdite tramite il finanziamento di FFHG costituisce un aiuto al funzionamento.
- (261) Per quanto concerne gli aiuti a Ryanair, Lufthansa e BDF sostengono che Ryanair abbia ricevuto dei vantaggi grazie ai diritti aeroportuali e agli accordi con l'aeroporto di Francoforte Hahn. A loro avviso, nessun investitore operante in un'economia di mercato avrebbe adottato tali misure, poiché è ovvio che l'aeroporto di Francoforte Hahn non è in grado di operare in maniera redditizia su questa base. Lufthansa e BDF affermano che, tramite i tariffari dei diritti aeroportuali del 2001 e del 2006, Ryanair ha ricevuto un vantaggio supplementare sotto forma di riduzioni supplementari concesse in rapporto al volume totale di passeggeri in partenza con la compagnia aerea.
- (262) A giudizio di Lufthansa e BDF, giacché Fraport deve essere considerata un'impresa pubblica, anche FFHG è un'impresa di proprietà pubblica e quindi le sue risorse devono essere considerate risorse statali. A loro avviso anche i vantaggi concessi da FFHG a Ryanair sono imputabili allo Stato, in quanto il PLTA contiene anche un accordo di controllo («*Beherrschungsvertrag*») e gli azionisti pubblici possono guidare la condotta di FFHG. A questo riguardo, sostengono Lufthansa e BDF, non si deve dimenticare che il manager di FFHG è sempre un dipendente di Fraport.
- (263) Lufthansa e BDF affermano che nessuno degli aiuti concessi a Ryanair è compatibile con il mercato interno. Gli accordi Ryanair e il tariffario 2001 dei diritti aeroportuali dovrebbero essere valutati direttamente ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato. In questo quadro occorre anche tener conto della decisione della Commissione nella causa *Charleroi* ⁽⁴³⁾. Su questa base Lufthansa e BDF sostengono che l'aiuto a Ryanair non poteva essere giustificato in quanto costituiva in parte aiuto al funzionamento, che non era giustificabile in alcun modo, e in parte aiuto di avviamento, che non perseguiva finalità legittime e non veniva concesso in modo trasparente e non discriminatorio. Lufthansa e BDF aggiungono che il tariffario 2006 dei diritti aeroportuali non è compatibile con gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, giacché le condizioni di compatibilità di cui al punto 79 degli orientamenti non sono soddisfatte per quanto riguarda il sostegno al marketing e gli aiuti al funzionamento concessi tramite le tasse passeggeri. Ciò dipende dal fatto che il sostegno al marketing è discriminatorio, spiegano Lufthansa e BDF, e che le tasse passeggeri non hanno durata limitata e non hanno effetto di incentivo. Inoltre, a parere di Lufthansa e di BDF, tutti gli aiuti concessi a Ryanair sono di natura cumulativa e quindi non soddisfano le condizioni di compatibilità. Di conseguenza, a loro giudizio, dovrebbero essere considerati incompatibili con il mercato interno.

6.3. ASSOCIAZIONE DELLE COMPAGNIE AEREE EUROPEE («AEA»)

- (264) Secondo l'AEA, il fatto che FFHG abbia accumulato perdite fin dal suo esordio e che la data annunciata per il pareggio sia stata costantemente rinviata dimostra che il modello commerciale è nel migliore dei casi discutibile e che il principio dell'investitore operante in un'economia di mercato è stato violato clamorosamente.

⁽⁴³⁾ Causa T-196/04 *Ryanair/Commissione* (in appresso: «sentenza *Charleroi*») (Raccolta 2008, pag. II-3643).



- (265) Per quanto riguarda l'eventuale aiuto a Ryanair, l'AEA ritiene che tale aiuto abbia avuto effetti negativi per le compagnie aeree concorrenti e che gli accordi con Ryanair abbiano costituito misure discriminatorie. A suo avviso questi accordi sono discriminatori in quanto la loro conclusione coincide con l'avvio di ogni utilizzo commerciale dell'aeroporto, il che significa che l'aeroporto è stato allestito su misura per le esigenze di Ryanair.

6.4. AIR FRANCE

- (266) Air France nota, in via generale, il suo vivo sostegno all'azione della Commissione in materia di aiuti di Stato nel settore dell'aviazione. Per quanto riguarda più specificamente la situazione dell'aeroporto di Francoforte Hahn, Air France concorda con la valutazione preliminare della Commissione per cui le misure in favore di FFHG e Ryanair costituiscono aiuto di Stato. Air France ritiene in particolare che i tre accordi commerciali con Ryanair costituiscano un'evidente misura discriminatoria, giacché a nessun'altra compagnia aerea operante nello stesso sistema aeroportuale sono mai state offerte le medesime condizioni. Essa conclude quindi che tali misure hanno inevitabilmente contribuito a falsare pesantemente la concorrenza tra i vettori intra-UE nell'ambito del mercato interno.

6.5. OSSERVAZIONI PRESENTATE IN MERITO ALL'APPLICAZIONE AL CASO PENDENTE DEGLI ORIENTAMENTI PER IL SETTORE DELL'AVIAZIONE DEL 2014

6.5.1.1. Lufthansa

- (267) Lufthansa sostiene che gli accordi Ryanair del 1999, 2002 e 2005 costituiscono aiuti di Stato incompatibili e formula ulteriori osservazioni sui rispettivi accordi.
- (268) Per quanto riguarda l'accordo Ryanair del 1999, Lufthansa afferma che nell'applicazione del MEOT occorre tenere pienamente conto dei costi relativi all'aerostazione 1 dell'aeroporto. A sostegno di questa tesi essa cita la dichiarazione rilasciata da Ryanair in occasione di un'audizione parlamentare. Secondo Lufthansa, Ryanair avrebbe affermato che l'aeroporto era stato costruito a suo uso. Lufthansa contesta che una parte dei costi dell'aerostazione possa essere imputata anche ad altre compagnie aeree.
- (269) A parere di Lufthansa, il MEOT svolto da PwC per l'accordo Ryanair del 2002 sottostima i costi di marketing per l'apertura di nuove rotte nel 2002. Secondo Lufthansa era di dominio pubblico che nel 2002 sarebbero state aperte almeno 7 nuove rotte. Di conseguenza essa sostiene che nel 2002 il sostegno al marketing sarebbe stato sottostimato di almeno [...] EUR.
- (270) Per quanto riguarda l'accordo Ryanair del 2005, Lufthansa afferma che le previsioni sul volume di passeggeri su cui si basa il MEOT relativo all'accordo Ryanair del 2005 sarebbero sovrastimate. Secondo Lufthansa, nel peggiore dei casi l'aeroporto prevedeva che Ryanair avrebbe recato, tra il 2006 e il 2012, 3 milioni di passeggeri, ma, a suo parere, queste previsioni non si fondavano su un reale impegno di Ryanair.
- (271) Inoltre Lufthansa sostiene che nel 2005 il Land Renania-Palatinato e Ryanair avrebbero concluso un accordo di marketing che non rientra nella decisione di avvio del procedimento del 2008 ⁽⁴⁴⁾. Secondo Lufthansa, l'accordo concede a Ryanair un sostegno al marketing di almeno [...] milioni di EUR all'anno.
- (272) Per quanto riguarda l'aiuto all'aeroporto per il finanziamento delle infrastrutture, Lufthansa ritiene che l'infrastruttura sia dedicata a Ryanair e che quindi i criteri di compatibilità contenuti negli orientamenti non si applichino.

⁽⁴⁴⁾ L'accordo di marketing del 2005 non è oggetto neppure della decisione di avvio del procedimento del 2011.



6.5.1.2. *Transport & Environment*

- (273) Quest'organizzazione non governativa ha formulato osservazioni critiche sugli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 e sulle decisioni finora adottate dalla Commissione nel settore dell'aviazione, per i loro presunti effetti negativi sull'ambiente.

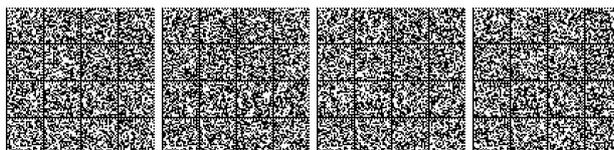
7. OSSERVAZIONI DELLA GERMANIA SUI COMMENTI DI TERZI

7.1. SULLE OSSERVAZIONI PERVENUTE DA RYANAIR

- (274) Per quanto riguarda le osservazioni pervenute da Ryanair, la Germania afferma che esse confermano sostanzialmente le sue argomentazioni e le integrano dal punto di vista della compagnia aerea. Secondo la Germania le osservazioni di Ryanair sottolineano in particolare il fatto che i contratti con Ryanair sono del tipo che qualunque investitore operante in un'economia di mercato avrebbe concluso, e che in effetti molti altri aeroporti europei hanno concluso accordi analoghi con Ryanair.
- (275) La Germania rileva poi che i diritti aeroportuali fissati da FFHG erano, secondo Ryanair, assolutamente normali nel settore dei vettori low-cost e non erano particolarmente vantaggiosi per Ryanair.

7.2. SULLE OSSERVAZIONI PERVENUTE DA LUFTHANSA E BDF

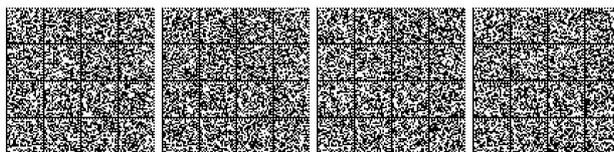
- (276) Per quanto riguarda le osservazioni pervenute da Lufthansa, la Germania respinge la tesi che i risultati dello studio presentato in merito agli effetti dell'aeroporto di Francoforte Hahn sull'economia regionale e sul numero di posti di lavoro creati sarebbero discutibili, e ribadisce invece che lo studio si basa su una documentata ricerca economica condotta da autori esperti. La Germania osserva che naturalmente le cifre contenute nello studio rappresentano una previsione, non sempre corrispondente alle cifre effettivamente realizzate, soprattutto nel contesto della crisi economica mondiale. A suo avviso la previsione era realistica al momento della pubblicazione e ha condotto PwC a concludere, in una prospettiva ex ante, che FFHG ha agito come un investitore operante in un'economia di mercato.
- (277) La Germania respinge anche lo scetticismo di Lufthansa e BDF sul fatto che l'aeroporto di Francoforte Hahn possa raggiungere la redditività. A suo parere è possibile che le previsioni sul momento in cui sarà possibile raggiungere la redditività debbano essere adeguate nel tempo alla luce di molteplici fattori, tra cui le decisioni dell'impresa in materia di investimenti ed espansione. In ogni caso PwC ha fornito valutazioni attendibili, da cui emerge che tutte le misure in esame erano economicamente ragionevoli.
- (278) A giudizio della Germania, l'affermazione di Lufthansa e BDF, secondo cui non vi sarebbe la giustificazione di un MEOT concreto, è quindi infondata, soprattutto dal momento che Lufthansa non ha avuto accesso al MEOT di PwC.
- (279) Per quanto riguarda gli aumenti di capitale, la Germania afferma che non vi è stata alcuna chiusura dell'aeroporto di Francoforte Hahn; anzi, l'aeroporto era stato utilizzato per l'aviazione civile a partire dal 1993 e fino al momento in cui è stata coinvolta Fraport. La Germania dichiara che l'aeroporto di Francoforte Hahn non era quindi un progetto teso a fornire un aeroporto a Ryanair, come sostiene Lufthansa, ma era stato progettato come aeroporto low-cost utilizzabile da qualsiasi compagnia aerea a condizioni paritarie e non discriminatorie. Il fatto che alcuni aeroporti siano utilizzati più da alcune compagnie aeree che da altre è normale, afferma la Germania. Infatti, la stessa Lufthansa dispone ad esempio di un'aerostazione esclusiva all'aeroporto di Monaco.
- (280) La Germania aggiunge che non vi è alcuna discriminazione inerente al piano di sostegno al marketing. I livelli di sostegno al marketing concessi sono stati fissati secondo criteri ragionevoli e non discriminatori. Il pagamento rateale del sostegno al marketing, criticato da Lufthansa e BDF, serviva unicamente a ridurre al minimo i rischi qualora una rotta venisse nuovamente chiusa poco dopo l'apertura. Questo pericolo, sostiene la Germania, è ben più remoto se una compagnia aerea fosse stata già presente all'aeroporto di Francoforte Hahn servendo già oltre un milione di passeggeri. Secondo la Germania, poi, Ryanair non ha ricevuto da FFHG alcun sostegno al marketing segreto o ingiustificato.



- (281) In merito al problema dell'eventuale presenza di aiuti derivanti da risorse statali, la Germania afferma che, contrariamente a quanto sostenuto da Lufthansa e BDF, non si possono trarre conclusioni dai bilanci annuali di Fraport, in cui l'impresa si definisce «un'impresa dipendente di proprietà pubblica». Tale definizione veniva inclusa nella relazione finanziaria annuale solo per illustrare il rapporto a imprese e persone vicine a Fraport, ma non ha implicazioni per quanto riguarda la valutazione dell'aiuto di Stato. In ogni caso, da questa dichiarazione non si può dedurre alcuna imputabilità allo Stato degli aumenti di capitale.
- (282) Quanto al problema della compatibilità con il mercato interno dell'aiuto concesso a FFHG, la Germania giudica errata, oltre che irrilevante, l'argomentazione di Lufthansa e BDF, secondo cui l'utilizzo civile sarebbe iniziato solo sei anni dopo la fine dell'utilizzo militare. L'utilizzo civile è iniziato direttamente nel 1993 e l'infrastruttura per uso civile era già presente. L'ampliamento dell'infrastruttura allo scopo di preparare l'aeroporto per il traffico commerciale di passeggeri era inevitabile.
- (283) La Germania respinge l'argomentazione di Lufthansa e BDF, secondo cui l'aeroporto di Francoforte Hahn non avrebbe contribuito a decongestionare quello di Francoforte sul Meno, e rileva che Lufthansa e BDF non hanno suffragato la propria asserzione con alcuna prova.
- (284) La Germania contesta in particolare l'argomentazione di Lufthansa e BDF in base alla quale queste mettevano in dubbio che l'aeroporto di Francoforte Hahn avesse generato una grande quantità di posti di lavoro. A questo proposito essa non crede si possa mettere in dubbio che l'aeroporto di Francoforte Hahn abbia esercitato una notevole influenza sullo sviluppo economico e sociale di una regione strutturalmente debole come quella che lo circonda.
- (285) Inoltre la Germania nega gli effetti discriminatori che Lufthansa e BDF attribuiscono alle tasse passeggeri e al sostegno al marketing. Essa assicura che queste misure erano state definite sulla base di considerazioni e calcoli economici, ed erano a disposizione delle compagnie aeree secondo criteri uniformi e non discriminatori.
- (286) La Germania infine respinge i dubbi sollevati da Lufthansa e BDF in merito all'approccio *single till* utilizzato all'aeroporto di Francoforte Hahn. A suo avviso questo approccio era economicamente giustificato, come ha dimostrato il MEOT svolto da PwC, e non sarebbe stato possibile attirare compagnie aeree all'aeroporto di Francoforte Hahn se le tasse passeggeri fossero state così elevate da garantire un'attività remunerativa dell'aeroporto fin dall'inizio.
- (287) Quanto alle affermazioni di Lufthansa e BDF in merito agli aiuti concessi a Ryanair tramite gli accordi Ryanair 1999, 2002 e 2005, la Germania rinvia ai dettagliati MEOT svolti da PwC, osservando che questi accordi non possono costituire aiuti di Stato poiché sono conformi al principio dell'investitore operante in un'economia di mercato. Secondo la Germania i calcoli presentati da Lufthansa e BDF non sono plausibili e si basano su numeri di passeggeri errati. La Germania ribadisce che non era possibile gestire un aeroporto come Francoforte Hahn in maniera remunerativa fin dall'inizio, ma solo in una prospettiva da medio a lungo termine.
- (288) La Germania definisce infondati anche i dubbi sollevati da Lufthansa e BDF sul fatto che gli aiuti a Ryanair fossero giustificati e aggiunge che, anche qualora il sostegno al marketing costituisse un vantaggio per Ryanair (il che non si verifica), a suo parere anche in tal caso quest'aiuto sarebbe compatibile con il mercato interno sulla base di criteri di cui al punto 79 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.

7.3. SULLE OSSERVAZIONI PERVENUTE DA AIR FRANCE E AEA

- (289) Per quanto riguarda le osservazioni pervenute dall'AEA, la Germania rileva che esse non sono corroborate da alcuna prova. La Germania aggiunge che anche qualora, come afferma l'AEA, vi fossero stati effetti negativi per gli aeroporti concorrenti, questi aeroporti non hanno mai sollevato lamentele in merito e non hanno neppure presentato osservazioni sulla decisione di avvio del procedimento del 2008.



8. VALUTAZIONE — ESISTENZA DELL'AIUTO

- (290) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, «...sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».
- (291) I criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sono cumulativi. Pertanto, per determinare se la misura in questione costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, tutte le seguenti condizioni devono essere soddisfatte. In particolare, il sostegno finanziario deve:
- essere concesso dallo Stato o mediante risorse statali;
 - favorire talune imprese o talune produzioni;
 - falsare o minacciare di falsare la concorrenza; e
 - incidere sugli scambi tra Stati membri.

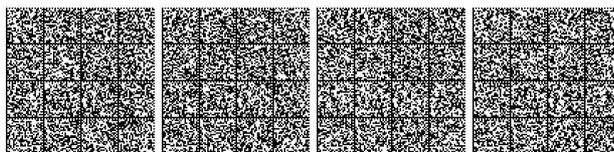
8.1. NATURA DI AIUTO DELLE MISURE CONCESSE ALL'AEROPORTO

8.1.1. MISURA 1: PLTA DEL 2001

APPLICABILITÀ DELLE NORME SUGLI AIUTI DI STATO AGLI AEROPORTI

- (292) La Germania sostiene che il PLTA del 2001 era entrato in vigore prima che il finanziamento pubblico degli aeroporti fosse considerato aiuto di Stato e che non era stato modificato fino alla sua sostituzione con il PLTA del 2004.
- (293) Di conseguenza la Commissione deve innanzi tutto stabilire se le norme sugli aiuti di Stato fossero applicabili al PLTA del 2001 allorché questo era stato concluso. In tale contesto, la Commissione ricorda che le misure di aiuto costituiscono aiuti esistenti a norma dell'articolo 1, lettera b), punto v, del regolamento (CE) n. 659/1999 in quanto può essere dimostrato che al momento della loro attuazione non costituivano aiuti di Stato, ma lo sono diventati successivamente a causa dell'evoluzione del mercato comune e senza aver subito modifiche da parte dello Stato membro.
- (294) In passato, in effetti, lo sviluppo degli aeroporti era spesso determinato da considerazioni di natura esclusivamente territoriale oppure, in alcuni casi, da esigenze militari. Il funzionamento degli aeroporti era organizzato nell'ambito dell'amministrazione piuttosto che come impresa commerciale. Anche la concorrenza tra aeroporti e gestori aeroportuali era limitata e si è sviluppata gradualmente. Tenendo conto di tali condizioni, il finanziamento degli aeroporti e delle infrastrutture aeroportuali da parte dello Stato per un certo periodo è stato considerato dalla Commissione come una misura generale di politica economica che non poteva essere controllata ai sensi delle norme del trattato sugli aiuti di Stato.
- (295) Il contesto di mercato tuttavia è mutato. Nella sentenza *Aéroports de Paris* il Tribunale ha stabilito che la gestione di un aeroporto, ivi compresa la messa a disposizione delle compagnie aeree e dei vari prestatori di servizi di installazioni aeroportuali costituisce un'attività di natura economica ⁽⁴⁵⁾. Di conseguenza, a partire dall'adozione di tale sentenza (12 dicembre 2000) non è più possibile considerare la gestione e la costruzione di aeroporti come un compito svolto dall'amministrazione che rientra nella competenza dei poteri pubblici ed esula dal controllo degli aiuti di Stato.

⁽⁴⁵⁾ Causa T-128/89, *Aéroports de Paris/Commissione* (Raccolta 2000, pag. II-3929), confermata dalla Corte di giustizia nella causa C-82/01 P (Raccolta 2002, pag. I-9297, punto 75 e giurisprudenza citata).



- (296) Nella sentenza *Flughafen Leipzig-Halle* il Tribunale ha confermato che non era possibile escludere a priori l'applicazione agli aeroporti della normativa sugli aiuti di Stato poiché la gestione di un aeroporto e la costruzione di infrastrutture aeroportuali costituiscono un'attività economica ⁽⁴⁶⁾. Allorché un gestore aeroportuale esercita attività economiche, indipendentemente dal suo status giuridico o dal modo in cui è finanziato, esso costituisce un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, alla quale si applicano pertanto le norme del trattato sugli aiuti di Stato ⁽⁴⁷⁾.
- (297) FFHG ha esercitato attività di costruzione, manutenzione e gestione dell'aeroporto di Francoforte Hahn. In tale contesto ha offerto servizi aeroportuali applicando tariffe agli utenti — operatori dell'aviazione commerciale e utenti dell'aviazione generale non commerciale — per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali, sfruttando così tali infrastrutture a livello commerciale. Occorre perciò concludere che FFHG ha esercitato un'attività economica a partire dalla data della sentenza *Aéroports de Paris* (ossia 12 dicembre 2000).
- (298) Tuttavia, alla luce degli sviluppi (di cui ai considerando da 294 a 296), la Commissione ritiene che, prima della sentenza del Tribunale emessa nella causa *Aéroports de Paris*, le autorità pubbliche potessero legittimamente ritenere che le misure di finanziamento concesse in relazione agli aeroporti non costituissero aiuto di Stato e che di conseguenza non fosse necessario notificarle alla Commissione. Pertanto la Commissione non può mettere in discussione le singole misure di finanziamento [non concesse sulla base di un regime di aiuti ⁽⁴⁸⁾] definitivamente adottate prima della sentenza *Aéroports de Paris* ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato.
- (299) Di conseguenza la Commissione dovrà innanzi tutto valutare se il PLTA del 2001 sia entrato in vigore prima della sentenza *Aéroports de Paris* (12 dicembre 2000) e in secondo luogo se tale misura sia stata successivamente modificata.
- (300) Il PLTA del 2001 è stato convenuto in maniera irrevocabile il 31 agosto 1999 e confermato con atto notarile il 24 novembre 2000. La Commissione ritiene quindi che il PLTA del 2001 sia entrato irrevocabilmente in vigore prima della sentenza *Aéroports de Paris*. Inoltre il PLTA del 2001 non è stato modificato fino alla sua sostituzione con il PLTA del 2004.
- (301) Pertanto in quel momento le autorità pubbliche potevano legittimamente ritenere che un PLTA volto a coprire le perdite annuali di FFHG non costituisse aiuto di Stato.

CONCLUSIONE

- (302) Alla luce delle considerazioni di cui ai considerando 292 e seguenti, la Commissione conclude che, allorché il PLTA del 2001 è entrato in vigore, le autorità pubbliche potessero legittimamente ritenere che un PLTA volto a coprire le perdite annuali di FFHG non costituisse aiuto di Stato.

8.1.2. MISURA 2: AUMENTO DI CAPITALE DEL 2001

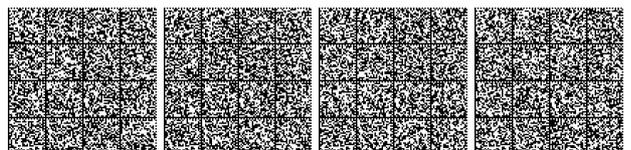
- (303) Nel 2001 Fraport e il Land Renania-Palatinato hanno aumentato il capitale di FFHG di 27 milioni di EUR. Fraport ha contribuito con 19,7 milioni di EUR; il Land Renania-Palatinato con 7,3 milioni di EUR. L'aumento di capitale è stato approvato prima dal consiglio di vigilanza di Fraport (in merito al suo contributo) il 14 dicembre 2001 e successivamente con risoluzione degli azionisti di FFHG del 9 gennaio 2002 ⁽⁴⁹⁾. L'aumento di capitale effettuato da Fraport e dal Land è entrato in vigore il 9 gennaio 2002.

⁽⁴⁶⁾ Causa T-455/08 *Flughafen Leipzig-Halle GmbH e Mitteldeutsche Flughafen AG/Commissione*, (Raccolta 2011, pag. II-01311, in particolare punti 105 e 106).

⁽⁴⁷⁾ Cfr. in particolare la decisione della Commissione del 17 giugno 2008 nel caso C-29/08 *Aeroporto di Francoforte-Hahn — Presunto aiuto di Stato all'aeroporto e accordo con Ryanair* (GU C 12 del 17.1.2009, pag. 6), punti 204 — 208; decisione della Commissione del 21 marzo 2012 nel caso C 76/2002 *Aeroporto di Charleroi — Presunto aiuto di Stato all'aeroporto e a Ryanair* (GU C 248 del 17.8.2012, pag. 1).

⁽⁴⁸⁾ L'articolo 1, lettera d), del regolamento (CE) n. 659/1999 stabilisce quanto segue: «regime di aiuti»: atto in base al quale, senza che siano necessarie ulteriori misure di attuazione, possono essere adottate singole misure di aiuto a favore di imprese definite nell'atto in linea generale e astratta e qualsiasi atto in base al quale l'aiuto, che non è legato a uno specifico progetto, può essere concesso a una o più imprese per un periodo di tempo indefinito e/o per un ammontare indefinito».

⁽⁴⁹⁾ Relazione di FFHG del 2002, pagina 5.



8.1.2.1. Nozione di impresa e attività economica

- (304) Come esaminato ai considerando 293 e seguenti, dal 12 dicembre 2000 FFHG dev'essere considerata un'impresa che esercita un'attività economica ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

8.1.2.2. Risorse statali e imputabilità

- (305) Per costituire aiuto di Stato le misure in questione devono essere finanziate con risorse statali e la decisione di concedere la misura deve essere imputabile allo Stato.
- (306) La nozione di aiuto di Stato si applica a qualunque vantaggio, finanziato mediante risorse statali, concesso dallo Stato stesso o da qualunque organismo intermedio che agisca in virtù di poteri ad esso conferiti⁽⁵⁰⁾. Ai fini dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, le risorse delle autorità locali sono risorse statali⁽⁵¹⁾. A tale proposito è prassi costante della Commissione ritenere che, a prescindere dal fatto che un'impresa pubblica sia in perdita o produca utili, tutte le sue risorse debbano essere considerate risorse statali⁽⁵²⁾.

Quota del Land Renania-Palatinato nell'aumento di capitale del 2001

- (307) Il Land Renania-Palatinato ha finanziato la propria quota dell'aumento di capitale del 2001 direttamente dal proprio bilancio generale. Possiamo perciò concludere che la misura è finanziata tramite risorse statali ed è imputabile allo Stato.

Quota di Fraport nell'aumento di capitale del 2001*Risorse statali*

- (308) A parere della Germania la quota di Fraport nell'aumento di capitale del 2001 non si configura come un finanziamento coperto da risorse statali, poiché in quel momento Fraport era una società indipendente di diritto privato quotata in borsa e le autorità pubbliche non esercitavano alcun controllo continuativo sui suoi fondi.
- (309) Secondo la giurisprudenza, le risorse di un'impresa devono essere considerate risorse statali se lo Stato è capace, esercitando un controllo su tali imprese, di dirigere l'uso delle loro risorse⁽⁵³⁾.
- (310) La Commissione ritiene che, nel caso specifico, lo Stato abbia esercitato, per tutto il periodo in questione, un controllo diretto o indiretto sulle risorse in esame. Essa osserva che allorché nel 2001 l'aumento di capitale è stato irrevocabilmente deciso, Fraport era un'impresa a prevalente capitale pubblico. Prima dell'11 giugno 2001, gli azionisti pubblici detenevano il 100 % delle azioni di Fraport⁽⁵⁴⁾. L'11 giugno 2001 Fraport è stata quotata in borsa e il 29,71 % delle sue azioni è stato venduto ad azionisti privati. Successivamente il Land dell'Assia deteneva il 32,04 % delle azioni di Fraport, Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (controllata al 100 % dal comune di Francoforte sul Meno) deteneva il 20,47 % delle azioni e la Repubblica federale di Germania il 18,32 %.
- (311) Pertanto poiché tra l'11 giugno 2001 e il 26 ottobre 2005, il 70,29 % delle azioni era detenuto da azionisti pubblici Fraport si configurava come impresa pubblica ai sensi dell'articolo 2, lettera b), della direttiva 2006/111/CE. Inoltre il fatto che la maggioranza delle azioni di Fraport fosse detenuta da enti pubblici comportava che questi potessero esercitare un'influenza dominante su Fraport.
- (312) La Commissione quindi ritiene che qualsiasi conferimento di capitale concesso dalle risorse di Fraport comporti una perdita di risorse statali, e pertanto costituirebbe un trasferimento di queste ultime.

⁽⁵⁰⁾ Causa C-482/99, *Francia/Commissione («Stardust Marine»)* (Raccolta 2002, pag. I-4397).

⁽⁵¹⁾ Cause riunite T-267/08 e T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais* (2011), non ancora pubblicate nella raccolta, punto 108.

⁽⁵²⁾ Cfr. per esempio la decisione della Commissione C 41/2005, *Costi non recuperabili* (GU C 324 del 21.12.2005, pag. 12), con ulteriori riferimenti.

⁽⁵³⁾ *Sentenza Stardust Marine*, punti 52 e 57.

⁽⁵⁴⁾ Il Land dell'Assia deteneva il 45,24 % delle azioni di Fraport, Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (controllata al 100 % dal comune di Francoforte sul Meno) ne deteneva il 28,89 % e la Repubblica federale di Germania il 25,87 %.



Imputabilità allo Stato

- (313) La Corte tuttavia ha altresì statuito che, anche nel caso in cui lo Stato sia in grado di controllare un'impresa pubblica e le sue operazioni, 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 a essa concesso dallo Stato.
- (314) Pertanto il solo fatto che un'impresa pubblica sia sottoposta al controllo dello Stato non è sufficiente per imputare a quest'ultimo le misure adottate da tale impresa, come il finanziamento concesso a FFHG mediante l'aumento di capitale del 2001. Resta ancora da verificare se le autorità pubbliche debbano ritenersi aver avuto un qualche ruolo nell'adozione di tale misura. Su questo punto la Corte ha indicato che l'imputabilità allo Stato di un provvedimento adottato da un'impresa pubblica può essere dedotta da un insieme di indizi risultanti dalle circostanze del caso di specie e dal contesto nel quale il provvedimento in questione è stato adottato ⁽⁵⁵⁾.
- (315) Tra questi indizi si annoverano l'integrazione di tale impresa nelle strutture dell'amministrazione pubblica, la natura delle sue attività e l'esercizio di queste sul mercato in normali condizioni di concorrenza con gli operatori privati, lo status giuridico dell'impresa (ossia il fatto che questa sia soggetta al diritto pubblico ovvero al diritto comune delle società), l'intensità della tutela esercitata dalle autorità pubbliche sulla gestione dell'impresa, ovvero qualsiasi altro indizio che indichi, nel caso concreto, un coinvolgimento delle autorità pubbliche ovvero l'improbabilità di una mancanza di coinvolgimento nell'adozione di un provvedimento, tenuto conto anche dell'ampiezza di tale provvedimento, del suo contenuto ovvero delle condizioni che esso comporta ⁽⁵⁶⁾.
- (316) Come risulta ai considerando 135 e seguenti, la Germania sostiene che le misure adottate da Fraport in relazione all'aeroporto di Francoforte Hahn non erano imputabili allo Stato. A questo proposito la Germania ha fatto specifico riferimento all'articolo 76 della legge sulle società per azioni (AktG) e alle sentenze della giurisprudenza tedesca, secondo cui il consiglio di amministrazione di una *Aktiengesellschaft* gode di un'ampia discrezionalità rispetto agli affari ordinari della società e di conseguenza agisce autonomamente dai suoi azionisti.
- (317) La Germania ha fatto anche riferimento a una sentenza della Corte federale tedesca, il *Bundesgerichtshof*, nella quale tale Corte ha osservato che gli azionisti pubblici non erano in grado di influire sulle singole decisioni adottate negli affari ordinari, ma potevano soltanto fornire il contesto generale e la supervisione di orientamento di Fraport. Secondo la Germania questa natura particolare dell'*Aktiengesellschaft* era stata riconosciuta anche in relazione al diritto dell'Unione sugli appalti pubblici nella sentenza della Corte nella causa *Stadtwerke Brixen AG* ⁽⁵⁷⁾.
- (318) Pertanto, per quanto riguarda il coinvolgimento degli azionisti pubblici nel processo decisionale nell'ambito dell'assemblea generale degli azionisti, secondo la Germania la votazione dell'assemblea degli azionisti rappresentava semplicemente l'esercizio dei loro legittimi diritti e obblighi in qualità di azionisti. La Germania inoltre si opponeva all'idea che fossero presenti altre indicazioni contenute nella sentenza *Stardust Marine*, di cui al considerando 315.
- (319) Come osservazione preliminare, la Commissione sottolinea che il solo fatto che una società di Stato sia una società di diritto privato non può — tenuto conto dell'autonomia che tale forma giuridica è atta a conferire alla società in questione — essere considerato sufficiente per escludere l'imputabilità delle sue azioni allo Stato ⁽⁵⁸⁾. Non è prevista alcuna distinzione tra i casi in cui l'aiuto è concesso direttamente dallo Stato e quelli in cui l'aiuto è concesso da enti pubblici o privati che lo Stato istituisce o designa per la gestione dell'aiuto ⁽⁵⁹⁾.
- (320) La Commissione osserva inoltre che la sentenza emessa dal *Bundesgerichtshof* tedesco nel 1999 ⁽⁶⁰⁾ riguarda procedimenti penali. In tali procedimenti si trattava di decidere in ultima istanza se un ex dipendente di Fraport potesse essere imputato del reato di «*corruzione di un dipendente*» o di «*corruzione di pubblico ufficiale*», e pertanto se

⁽⁵⁵⁾ Sentenza *Stardust Marine*, punti 52 e 57.

⁽⁵⁶⁾ Sentenza *Stardust Marine*, punti 55-56.

⁽⁵⁷⁾ Causa C-458/03, *Stadtwerke Brixen AG* (Raccolta 2005, pag. I-8585, punto 67).

⁽⁵⁸⁾ Causa T — 442/03 SIC — *Sociedade Independente de Comunicação/Commissione* (Raccolta 2008, pag. II-1161, punto 100).

⁽⁵⁹⁾ Decisione 2014/273/UE della Commissione, del 19 settembre 2012 sulle misure a favore di ELAN d.o.o. SA.26379 (C 13/10) (ex NN 17/10) cui la Slovenia ha dato esecuzione (GU L 144 del 15.5.2014, pag. 1), considerando 99.

⁽⁶⁰⁾ Urteil vom 3.3.1999, Az. 2StR 437-98, NJW 1999, 2378.



Fraport dovesse essere considerata «*altra amministrazione*» secondo il codice penale tedesco ⁽⁶¹⁾. Il caso quindi non è in alcun modo connesso al fatto che un'azione di Fraport potesse essere considerata imputabile allo Stato ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato, ma si limita a chiarire che un dipendente di Fraport non è un pubblico ufficiale e Fraport non può essere considerata come facente parte della pubblica amministrazione ai sensi del codice penale tedesco.

- (321) Inoltre, per quanto riguarda l'altra sentenza del Bundesgerichtshof presentata dalla Germania ⁽⁶²⁾, la Commissione osserva che tale sentenza, come nella causa *Parking Brixen* ⁽⁶³⁾, riguardava il criterio di controllo pubblico su un'impresa, in relazione alle norme unionali sugli appalti pubblici, e non la questione dell'imputabilità ai sensi della normativa sugli aiuti di Stato.
- (322) Inoltre, benché il consiglio di amministrazione di una *Aktiengesellschaft* possa agire indipendentemente dai propri azionisti pubblici al momento di adottare decisioni negli affari ordinari, a causa della sua struttura societaria (caratterizzata da un azionariato pubblico al 70 %) e dell'accordo consortile tra i suoi azionisti pubblici, Fraport si considera tuttavia un'«*impresa dipendente di proprietà pubblica*» ⁽⁶⁴⁾ (come risulta in ciascuna relazione finanziaria annuale del periodo 2001-2006).
- (323) Inoltre molti fattori indicano che l'aumento di capitale del 2001 è in realtà imputabile allo Stato.
- (324) Innanzi tutto secondo la Commissione l'aumento di capitale del 2001 non può essere considerato fuori dal contesto, ma alla luce della situazione politica e giuridica di Fraport in quel periodo. Questi fatti e circostanze indicano chiaramente che la misura non sarebbe stata adottata senza il coinvolgimento dello Stato.
- (325) Nel verbale della riunione del consiglio di vigilanza di Fraport, tenutasi il 26 settembre 1997, le autorità del Land Renania-Palatinato hanno offerto a Fraport di partecipare alla gestione dell'aeroporto di Francoforte-Hahn, dal momento che «il Land Renania-Palatinato desiderava, con la partecipazione di [Fraport] a [FFHG], consolidare lo sviluppo di opportunità occupazionali, e dal momento che prevedeva un aumento del traffico aereo». Dopo che Fraport era divenuta azionista di FFHG con una quota del 64 % al 1° gennaio 1998, secondo il verbale della riunione del consiglio di vigilanza tenutasi il 10 maggio 1999, «il governo del Land Renania-Palatinato si è rivolto al primo ministro del Land dell'Assia per chiedere un maggiore impegno di [Fraport] nell'[aeroporto di] Hahn». A tale scopo Fraport avrebbe dovuto rilevare le azioni che Holding Hahn e Weiss & Freytag detenevano ancora nell'aeroporto (cfr. il considerando 17). Dal verbale risulta che Fraport non doveva essere penalizzata «se non avesse raggiunto gli obiettivi politici a livello regionale, per esempio in termini di opportunità occupazionali» e che «erano stati avviati i negoziati tra Fraport e il Land su vari punti di discussione». Infine, nel verbale si legge che «i fondi pubblici dovevano essere utilizzati, per quanto possibile» a favore dello sviluppo dell'aeroporto e che, per accelerare il processo di raccolta di tali fondi «il Land Renania-Palatinato aveva già costituito un gruppo di lavoro nel ministero dell'Economia, di cui Fraport faceva parte».
- (326) Il verbale mostra che Fraport veniva utilizzato come strumento dal Land -Renania-Palatinato e dal Land dell'Assia per conseguire obiettivi politici e strutturali a livello regionale, per esempio al fine di creare maggiore occupazione nella regione.
- (327) Dal momento che in quel periodo Fraport era ancora un'impresa detenuta da azionisti pubblici, il suo consiglio di vigilanza, che veniva nominato in larga misura (almeno per metà) dagli azionisti pubblici, aveva il potere di approvare l'accordo fondamentale del 31 agosto 1999 («*Grundlagenvereinbarung*») ⁽⁶⁵⁾ e di autorizzare il consiglio di amministrazione a concludere il PLTA del 2001 ⁽⁶⁶⁾. Inoltre l'assemblea degli azionisti di Fraport ha adottato una risoluzione, datata 3 maggio 2000, con la quale si autorizzava il consiglio di amministrazione a concludere il PLTA del 2001 con FFHG e pertanto a vincolare Fraport al progetto FFHG almeno fino al 2005. Poiché tale

⁽⁶¹⁾ A norma dell'articolo 11 I n. 2 lit. c *Strafgesetzbuch*.

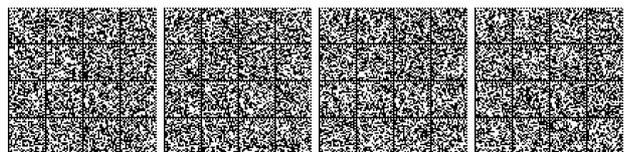
⁽⁶²⁾ Urteil vom 3.7.2008, Az. IZR 145/05, WRP 2008, 1182, 1186.

⁽⁶³⁾ Causa C-458/03, *Stadtwerke Brixen AG* (Raccolta 2005, pag. I-8585, punto 67).

⁽⁶⁴⁾ Cfr. le relazioni finanziarie annuali (*Geschäftsbericht*) di Fraport del periodo 2001-2006, pubblicate all'indirizzo <http://www.fraport.de/de/investor-relations/termine-und-publikationen/publikationen.html>. Cfr. in particolare *Geschäftsbericht* 2001, pag. 46; *Geschäftsbericht* 2002, pag. 66; *Geschäftsbericht* 2003, pag. 54; *Geschäftsbericht* 2004, pag. 80; *Geschäftsbericht* 2005, pag. 64; *Geschäftsbericht* 2006, pag. 72.

⁽⁶⁵⁾ Accordo fondamentale concluso tra Fraport e il Land Renania-Palatinato il 31 agosto 1999.

⁽⁶⁶⁾ L'approvazione per la conclusione dell'accordo fondamentale è stata concessa dal consiglio di vigilanza durante la riunione del 1° ottobre 1999.



risoluzione richiedeva che una maggioranza dei voti in rappresentanza di almeno tre quarti del capitale autorizzato partecipasse al voto, e dal momento che in quel periodo le autorità pubbliche detenevano il 100 % delle azioni (cfr. il considerando 305), tale risoluzione è stata in effetti adottata dalle autorità pubbliche.

- (328) Anche il Land Renania-Palatinato ha condizionato il proprio sostegno e il finanziamento pubblico alla conclusione del PLTA del 2001, come risulta dall'accordo fondamentale del 31 agosto 1999 ⁽⁶⁷⁾.
- (329) Di conseguenza, attraverso il coinvolgimento politico dei due Land, direttamente a livello politico e indirettamente tramite il consiglio di vigilanza e nella veste di azionisti pubblici di Fraport, Fraport è stata coinvolta in FFHG e ha firmato il PLTA del 2001 per rilevare le perdite di FFHG almeno fino al 2005.
- (330) Inoltre, ai sensi dell'articolo 13 dello statuto societario di FFHG ⁽⁶⁸⁾, fino al 31 dicembre 2027 qualsiasi vendita di azioni da parte di uno degli azionisti avrebbe dovuto essere autorizzata per iscritto dagli altri azionisti. Poiché in quel periodo FFHG contava soltanto due azionisti, Fraport e il Land Renania-Palatinato, Fraport aveva bisogno dell'accordo scritto del Land Renania-Palatinato per poter vendere le proprie azioni. Di conseguenza il Land poteva impedire a Fraport di abbandonare il progetto FFHG.
- (331) Già nel 2001, quando si è discusso dell'aumento di capitale del 2001, sembrava che la dirigenza di FFHG avesse intrapreso negoziati diretti con il Land dell'Assia e il Land Renania-Palatinato ⁽⁶⁹⁾. Occorre osservare che il Land dell'Assia in quel periodo non era ancora azionista di FFHG, ma azionista di Fraport (deteneva il 45,2 % delle azioni).
- (332) In questa situazione politica e giuridica, divenne quindi evidente nel gennaio 2001 ⁽⁷⁰⁾ che erano necessari ulteriori investimenti in FFHG affinché questa diventasse redditizia.
- (333) Inoltre il Land Renania Palatinato ha indotto direttamente Fraport ad adottare l'aumento di capitale del 2001. In una proposta per la riunione del consiglio di vigilanza del 20 giugno 2001 si osserva che, in considerazione dell'aumento di capitale di 27 milioni di EUR connesso allo sviluppo dell'aeroporto di Francoforte Hahn, l'azionista Land Renania-Palatinato aveva insistito sul fatto che gli investimenti da finanziare con l'aumento di capitale del 2001 fossero il prerequisito per continuare gli investimenti nelle infrastrutture pubbliche, per esempio per la costruzione della strada che conduce all'aeroporto di Francoforte Hahn per un costo approssimativo di [...] milioni di EUR.
- (334) A questo proposito la commissione per le acquisizioni del consiglio di vigilanza di Fraport ha osservato, in una riunione sull'aumento di capitale del 2001, tenutasi il 23 novembre 2001, ossia meno di un mese prima che il consiglio di vigilanza approvasse l'aumento di capitale del 2001, che Fraport non poteva svincolarsi da FFHG in quel periodo, poiché «non era prevedibile che il Land Renania-Palatinato acconsentisse» ⁽⁷¹⁾.
- (335) Di conseguenza la Commissione ritiene che l'aumento di capitale del 2001 sia imputabile allo Stato.

8.1.2.3. **Vantaggio economico**

- (336) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, per vantaggio si intende qualsiasi vantaggio economico che l'impresa non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato, ossia in assenza di intervento statale ⁽⁷²⁾. L'intervento di Stato non si distingue per la causa o lo scopo, ma in funzione dei suoi effetti ⁽⁷³⁾. Ogni qualvolta la situazione finanziaria dell'impresa migliora in seguito all'intervento di Stato, è presente un vantaggio.

⁽⁶⁷⁾ Accordo fondamentale concluso tra Fraport e il Land Renania-Palatinato del 31 agosto 1999, cfr. punti 4 e 5.

⁽⁶⁸⁾ Articolo 13 dello statuto societario di FFHG del 29 novembre 2001, «Verfügung über Geschäftsanteile» (cessione delle azioni).

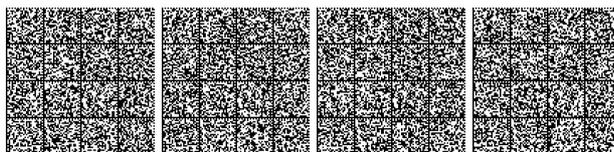
⁽⁶⁹⁾ Verbale della riunione della commissione per le acquisizioni del consiglio di vigilanza, tenutasi il 30 maggio 2001.

⁽⁷⁰⁾ Documenti presentati al consiglio di amministrazione («Vorstandsvorlage») sugli sviluppi economici di FFHG del 14 maggio 2001; cfr. anche il verbale della riunione della commissione per le acquisizioni del consiglio di vigilanza, tenutasi il 30 maggio 2001; cfr. anche l'analisi BCG del potenziale di FFHG del 14 febbraio 2001, pag. 10.

⁽⁷¹⁾ Risoluzione proposta al consiglio di vigilanza di Fraport il 23 novembre 2001.

⁽⁷²⁾ Causa C-39/94, *Syndicat français de l'Express international (SFEI) e altri/La Poste e altri* (Raccolta 1996, pag. I-3547, punto 60) e causa C-342/96, *Regno di Spagna/Commissione delle Comunità europee* (Raccolta 1999, pag. I-2459, punto 41).

⁽⁷³⁾ Causa 173/73, *Repubblica italiana/Commissione delle Comunità europee* (Raccolta 1974, pag. 709, punto 13).



- (337) Inoltre, «i capitali messi a disposizione di un'impresa, direttamente o indirettamente, da parte dello Stato, in circostanze che corrispondono alle normali condizioni del mercato, non possono essere considerati aiuti di Stato»⁽⁷⁴⁾. In questo caso, per determinare se l'aumento di capitale del 2001 conceda a FFHG un vantaggio che questa non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato, la Commissione deve confrontare la condotta delle autorità pubbliche che concedono le sovvenzioni dirette all'investimento e i conferimenti di capitale con quella di un operatore in un'economia di mercato (MEO) guidato da prospettive di redditività a più lungo termine⁽⁷⁵⁾.
- (338) La valutazione non deve tener conto delle eventuali ripercussioni positive sull'economia della regione nella quale è ubicato l'aeroporto: infatti la Corte ha precisato che, per applicare il principio MEO, occorre in particolare valutare se, «in circostanze analoghe, un socio privato, basandosi sulle possibilità di reddito prevedibile, astrazione fatta da qualsiasi considerazione di carattere sociale o di politica regionale o settoriale, avrebbe effettuato un conferimento di capitale del genere»⁽⁷⁶⁾.
- (339) Nella sentenza *Stardust Marine* la Corte ha rilevato che «[...] per stabilire se lo Stato abbia adottato o no il comportamento di un investitore avveduto in un'economia di mercato, occorre porsi nel contesto dell'epoca in cui sono state adottate le misure di sostegno finanziario al fine di valutare la razionalità economica del comportamento dello Stato e occorre quindi astenersi da qualsiasi valutazione fondata su una situazione successiva»⁽⁷⁷⁾.
- (340) Inoltre, nella causa *EDF* la Corte ha statuito che «[...] valutazioni economiche operate successivamente alla concessione di tale beneficio, la constatazione retrospettiva dell'effettiva redditività dell'investimento realizzato dallo Stato membro de quo o giustificazioni successive della scelta del modus procedendi effettivamente attuato non possono essere sufficienti per dimostrare che detto Stato membro abbia adottato tale decisione, preliminarmente o simultaneamente alla concessione del beneficio, nella sua qualità di azionista»⁽⁷⁸⁾.
- (341) Per applicare il principio MEO, la Commissione deve risalire al momento in cui è stata adottata la decisione di aumentare il capitale di FFHG. Inoltre, in linea di principio, la Commissione deve fondare la propria valutazione sulle informazioni e sulle ipotesi che erano a disposizione degli azionisti pubblici di FFHG allorché è stata adottata la decisione sugli accordi finanziari in oggetto.
- (342) La Commissione riconosce che può essere difficile per lo Stato membro e per gli operatori interessati fornire evidenze complete e contemporanee relative ad accordi finanziari stipulati molti anni fa e terrà conto di tale difficoltà nell'applicazione del criterio nel presente caso.
- (343) A giudizio della Germania, la decisione degli azionisti di FFHG di conferire capitale aggiuntivo era fondata su diversi documenti redatti da FFHG, Fraport e consulenti esterni che dimostrano che la decisione era giustificata.
- (344) Benché in effetti fosse stato elaborato un piano di investimenti di lungo termine in FFHG per il periodo 2001-2015, quando è stato effettuato l'aumento di capitale del 2001 BCG e SD, consulenti di Fraport, hanno considerato l'investimento ad alto rischio, perché FFHG avrebbe raggiunto utili annui pari a [...] EUR secondo l'ipotesi di una crescita sproporzionatamente elevata soltanto nel 2015. In tale contesto è possibile formulare diverse osservazioni sui tempi in cui è stato realizzato l'aumento di capitale del 2001 e sulle informazioni disponibili allorché questa misura fu decisa dal Land Renania-Palatinato e da Fraport.
- (345) La decisione di conferire capitale aggiuntivo in FFHG è stata adottata nel 2001, nel contesto del peggioramento della situazione finanziaria dell'aeroporto. Nel gennaio 2001 è stata presentata una relazione sulla situazione economica di FFHG. La relazione concludeva che benché gli obiettivi preliminari che Fraport si era posto in relazione a FFHG fossero stati raggiunti rapidamente e il numero dei passeggeri fosse in aumento, la situazione economica generale stava registrando un considerevole peggioramento poiché due dei principali clienti di FFHG (*Malaysian Airlines Cargo* e *MNG Airlines*) avevano ridotto le proprie attività nell'aeroporto di Francoforte Hahn o le avevano spostate altrove. In questa situazione, Fraport ha commissionato a BCG e SD lo sviluppo di una strategia per FFHG. Secondo la relazione di BCG, anche nell'ipotesi di una crescita sproporzionata, non era possibile prevedere una redditività degli investimenti in FFHG fino al 2015. Anche *Interplan* ha confermato che

⁽⁷⁴⁾ Causa C-82/99, *Francia/Commissione* («*Stardust Marine*») (Raccolta 2002, pag. I-4397, punto 69).

⁽⁷⁵⁾ Causa C-305/89, *Italia/Commissione* («*ALFA Romeo*») (Raccolta 1991, pag. I-1603, punto 23); causa T-296/97, *Alitalia/Commissione* (Raccolta 2000, pag. II-3871, punto 84).

⁽⁷⁶⁾ Causa C-40/85, *Belgio/Commissione* (Raccolta 1986, pag. I-2321).

⁽⁷⁷⁾ Sentenza *Stardust Marine*, punto 71.

⁽⁷⁸⁾ Causa C 124/10P, *Commissione europea/Électricité de France* («*EDF*») (2012, non ancora pubblicata nella raccolta, punto 85).



tali ipotesi di crescita non erano realistiche ⁽⁷⁹⁾ ⁽⁸⁰⁾. Inoltre BCG ha dichiarato nella sua relazione che, secondo ipotesi di crescita realistiche, non era possibile prevedere alcuna redditività degli investimenti. A sostegno di tutto ciò, BCG ha calcolato il valore attuale netto (VAN) dell'investimento, come risulta in sintesi dalla tabella 19.

Tabella 19

Calcolo della redditività degli investimenti in FFHG effettuato da BCG ⁽¹⁾

Ipotesi ⁽²⁾	VAN ⁽³⁾ (in EUR)
Crescita del 20 % a partire dal 2005	[...]
Crescita del 10 % a partire dal 2005	[...]
Crescita del 7 % a partire dal 2005	[...]

⁽¹⁾ Valutazione della redditività, BCG, 14 febbraio 2001.

⁽²⁾ Il tasso di attualizzazione per il calcolo del VAN è stato ipotizzato pari a [...] %.

⁽³⁾ Il valore attuale netto (VAN) indica se il rendimento da un dato progetto supera i costi (opportunità) in termini di capitale. Un progetto è ritenuto un investimento economicamente redditizio quando genera un VAN positivo. Gli investimenti che producono un rendimento inferiore ai costi (opportunità) in termini di capitale non sono economicamente redditizi. I costi (opportunità) in termini di capitale sono espressi mediante il tasso di attualizzazione.

- (346) Inoltre, secondo le proiezioni di traffico del consulente esterno di Fraport, un'ulteriore crescita sarebbe stata possibile a condizione di effettuare altri investimenti infrastrutturali ⁽⁸¹⁾. L'importo complessivo degli investimenti necessari, secondo le stime, avrebbe raggiunto i [...] milioni di EUR e avrebbe comportato l'ampliamento della pista di volo, delle vie di rullaggio, dei piazzali e altri interventi infrastrutturali. Tuttavia, come ha dichiarato BCG, non è stata effettuata alcuna valutazione particolareggiata a sostegno di questo ampio piano di investimenti. Per questi motivi, BCG riteneva che l'investimento comportasse rischi considerevoli e ha raccomandato di condividere questi rischi con un altro investitore o di considerare l'opportunità di vendere la quota di FFHG detenuta da Fraport.
- (347) La Germania ha presentato un test dell'operatore in un'economia di mercato (MEOT) svolto da PWC per giustificare la conformità dell'aumento di capitale del 2001 alle condizioni di mercato. Tale documento tuttavia non corrobora l'argomentazione della Germania, secondo la quale gli azionisti di FFHG avrebbero agito come investitori avveduti secondo la valutazione di cui ai considerando 348 e seguenti.
- (348) La Commissione tiene conto del piano industriale di lungo termine elaborato da SD nel 2001 su richiesta di Fraport, e che è servito da base per il MEOT svolto da PWC, rispettivamente nel 2006 e nel 2008. Il piano individuava tre scenari possibili:
- i. status quo: nessun altro investimento da parte di Fraport;
 - ii. scenario alternativo 1: investimenti limitati per ampliare la pista di volo secondo previsioni di traffico molto pessimistiche e
 - iii. scenario alternativo 2: investimenti identici, ma previsioni di traffico ottimistiche.
- (349) PWC tuttavia non aveva calcolato il VAN dei diversi scenari per permettere una comparazione. Il VAN stabilito nella tabella 20 mostra che secondo tutti gli scenari il VAN₂₀₀₁₋₂₀₁₅ sarebbe stato negativo. Inoltre, secondo le proiezioni che sono alla base della valutazione della redditività di PWC, soltanto con previsioni di traffico molto ottimistiche, che ipotizzino una crescita sproporzionata, gli scenari alternativi darebbero luogo a perdite inferiori (in ragione di [...] milioni di EUR) rispetto allo scenario fondato sullo status quo (senza tener conto del fatto che sarebbe necessario un investimento aggiuntivo di [...] milioni di EUR). Secondo lo scenario più pessimistico, il VAN dello scenario alternativo sarebbe anche maggiore (in ragione di [...] milioni di EUR) rispetto allo scenario fondato sullo status quo.

⁽⁷⁹⁾ Interplan era un consulente a cui Fraport ha commissionato l'analisi del traffico potenziale dell'aeroporto di Francoforte Hahn.

⁽⁸⁰⁾ Verbale della riunione della commissione per le acquisizioni del consiglio di vigilanza di FFHG, tenutasi il 30 maggio 2001.

⁽⁸¹⁾ SH&E: studio del traffico potenziale dell'aeroporto di Francoforte Hahn, 18 luglio 2001.



Tabella 20

Valutazione della redditività dell'aumento di capitale del 2001 ⁽⁸²⁾

[...]

Fonte: relazione di PWC, 24 ottobre 2008, pag. 39 e valutazione della Commissione ⁽⁸³⁾

- (350) La Germania inoltre ha rilevato che era stata considerata l'uscita di Fraport, che però non sarebbe stata possibile almeno fino al 2005: di conseguenza quest'opzione era stata scartata. Tuttavia, benché Fraport fosse vincolata dal PLTA del 2001, il VAN delle perdite che prevedibilmente sarebbero state sostenute dal 2001 al 2005 era pari a [...] milioni di EUR. La Commissione ritiene perciò che la copertura delle perdite di FFHG fino al 2005 senza ulteriori investimenti sarebbe stata meno costosa di investimenti aggiuntivi nell'aeroporto.
- (351) Inoltre occorre ricordare che la previsione di redditività dell'investimento di Fraport in FFHG era peggiorata sensibilmente dopo la decisione di concludere il PLTA del 2001 (ossia dopo l'agosto 1999).
- (352) La tabella 21 mette a confronto i risultati annuali previsti dal 2001 al 2010 in base al piano industriale di FFHG, elaborato a sostegno della decisione sul PLTA del 2001, con il piano industriale di FFHG elaborato a sostegno dell'aumento di capitale del 2001. Pertanto, il VAN dei risultati annuali di FFHG per lo stesso periodo è diminuito di circa [...] milioni di EUR.

Tabella 21

Valutazione comparativa dei risultati annuali di FFHG in base al piano industriale per il PLTA del 2001 rispetto all'aumento di capitale del 2001 ⁽⁸⁴⁾

[...]

Fonte: relazione di PWC, 24 ottobre 2008, pagg. 32 e 39 e valutazione della Commissione ⁽⁸⁵⁾

- (353) La Commissione osserva inoltre che secondo il verbale della riunione del consiglio di vigilanza del 16 novembre 2001 è stata discussa la redditività dell'aumento di capitale del 2001. Secondo questo verbale, non era prevista alcuna redditività per gli investimenti effettuati in FFHG — neppure quelli intermedi di 27 milioni di EUR. Inoltre è stato dichiarato che Fraport avrebbe comunque fornito il «capitale di rischio per favorire opportunità future». Tra l'altro il rappresentante del Land Renania-Palatinato (il Landrat del circondario Reno-Hunsrück) ha osservato che, secondo il verbale della riunione del consiglio di vigilanza di FFHG, tenutasi nel maggio 2001 «la decisione di Fraport di investire in FFHG non sarebbe dipesa dalle prospettive di redditività, ma dall'approvazione del comitato per le acquisizioni del consiglio di vigilanza di Fraport, che aveva dato il proprio consenso.»
- (354) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che l'aumento di capitale erogato da Fraport nel 2001 non è stato concesso in conformità del MEOP e ha conferito un vantaggio a FFHG.
- (355) Per quanto riguarda l'aumento di capitale erogato dal Land Renania-Palatinato, la Commissione osserva che la giustificazione adottata dalla Germania per la sua conformità alle condizioni di mercato si basava sulle stesse motivazioni avanzate da Fraport, di cui si è già discusso ai considerando 344 e seguenti. Le argomentazioni avanzate in proposito si applicano anche in questo caso.

⁽⁸²⁾ Gli scenari «Status quo», «Alternativa 1» e «Alternativa 2» si basano sui dati forniti nella relazione di PWC del 24 ottobre 2008, a pag. 39; il tasso di attualizzazione è stato individuato nella «Valutazione potenziale» di BCG del 14 febbraio 2010.

⁽⁸³⁾ La Commissione ha calcolato il VAN utilizzando il tasso di attualizzazione del [...] %, stabilito nella valutazione della redditività di BCG. La Commissione inoltre ha individuato un'altra opzione, lo status quo (copertura delle perdite fino al 2005).

⁽⁸⁴⁾ Tasso di attualizzazione individuato nella relazione PWC, 24 ottobre 2008, pag. 33.

⁽⁸⁵⁾ La Commissione ha calcolato il VAN utilizzando il tasso di attualizzazione indicato nella relazione PWC.



- (356) A tale riguardo la Commissione osserva in primo luogo che, a partire dal 1994, il Land aveva già investito numerose volte in FFHG senza successo. In secondo luogo, il Land aveva partecipato all'aumento di capitale a condizioni diverse da quelle previste per Fraport (durante il PLTA del 2001 non era prevedibile alcuna remunerazione dell'investimento). In terzo luogo, secondo la relazione 2003 sugli investimenti del Land Renania-Palatinato, l'investimento del Land nell'aeroporto di Francoforte-Hahn era stato ispirato da importanti obiettivi di politica sociale e strutturale, come la creazione di posti di lavoro e il raggiungimento di obiettivi in materia di politica dei trasporti, più che da considerazioni di redditività.
- (357) La Commissione conclude altresì che l'aumento di capitale del 2001 del Land Renania-Palatinato non è stato concesso in conformità del MEOP e ha conferito un vantaggio a FFHG.

8.1.2.4. *Selettività*

- (358) Per ricadere nell'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, una misura statale deve favorire «talune imprese o talune produzioni». Pertanto, solo le misure che favorendo talune imprese concedono un vantaggio selettivo rientrano nel concetto di aiuti di Stato.
- (359) Nel caso in questione gli aumenti di capitale del 2001 effettuati da Fraport e dal Land Renania-Palatinato hanno comportato benefici soltanto per FFHG. Pertanto entrambi gli aumenti di capitale sono stati selettivi per definizione a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

8.1.2.5. *Distorsione della concorrenza ed effetti sugli scambi*

- (360) Quando un aiuto concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa rispetto ad altre imprese concorrenti che operano sul mercato dell'Unione, queste ultime sono da considerarsi influenzate dall'aiuto. In applicazione della giurisprudenza consolidata⁽⁸⁶⁾, perché una misura falsi la concorrenza è sufficiente che il destinatario dell'aiuto competa con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza.
- (361) Come concluso nel considerando 304, la gestione di un aeroporto è un'attività economica. La concorrenza si esercita, da una parte, tra gli aeroporti, che competono per attirare compagnie aeree e il relativo traffico aereo (passeggeri e merci), e dall'altra parte tra i gestori aeroportuali, che possono competere per l'affidamento della gestione di un dato aeroporto. Inoltre, soprattutto per quanto riguarda i vettori low-cost e gli operatori di voli charter, anche gli aeroporti posti in bacini d'utenza diversi e in differenti Stati membri possono essere tra loro in concorrenza per attrarre le compagnie aeree.
- (362) Date le dimensioni dell'aeroporto di Francoforte-Hahn (cfr. la tabella 1) e la sua vicinanza ad altri aeroporti dell'Unione, in particolare quelli di Francoforte sul Meno, Lussemburgo, Zweibrücken, Saarbrücken e Colonia-Bonn⁽⁸⁷⁾, la Commissione ritiene che le misure in questione possano incidere sugli scambi tra Stati membri. Come risulta al considerando 202 ci sono voli internazionali dall'aeroporto di Francoforte-Hahn verso varie destinazioni internazionali. La pista di volo dell'aeroporto di Francoforte-Hahn è sufficientemente lunga e permette alle compagnie aeree di effettuare collegamenti con destinazioni internazionali.
- (363) Inoltre l'aeroporto di Francoforte-Hahn opera come aeroporto merci (cfr. la tabella 2). Per quanto riguarda la concorrenza nel trasporto aereo di merci, la Commissione osserva che questo settore è solitamente caratterizzato da una maggiore mobilità rispetto al trasporto di passeggeri⁽⁸⁸⁾. In generale si ritiene che il bacino d'utenza per gli aeroporti merci dovrebbe avere un raggio di almeno 200 km e un tempo di spostamento di 2 ore. Per quanto riguarda la concorrenza nel trasporto aereo di merci, la Commissione osserva che questo settore è solitamente caratterizzato da una maggiore mobilità rispetto al trasporto di passeggeri⁽⁸⁹⁾. In generale si ritiene che il bacino d'utenza per gli aeroporti merci dovrebbe avere un raggio di almeno 200 km e un tempo di spostamento di 2 ore. Sulla base delle informazioni di cui dispone la Commissione, gli operatori del settore ritengono solitamente che il bacino d'utenza di un aeroporto merci possa essere anche più ampio poiché in generale per gli spedizionieri

⁽⁸⁶⁾ Causa T-214/95, *Het Vlaamse Gewest/Commissione* (Raccolta 1998, pag. II-717).

⁽⁸⁷⁾ Cfr. la precedente sezione 2.2.

⁽⁸⁸⁾ Per esempio l'aeroporto di Lipsia-Halle era in concorrenza con l'aeroporto di Vatry (in Francia) per l'insediamento dell'hub europeo di DHL. Cfr. la sentenza *Leipzig/Halle*, punto 93.

⁽⁸⁹⁾ Per esempio l'aeroporto di Lipsia-Halle era in concorrenza con l'aeroporto di Vatry (in Francia) per l'insediamento dell'hub europeo di DHL. Cfr. la sentenza *Leipzig/Halle*, punto 93.



mezza giornata di percorrenza in camion (ossia fino a 12 ore di guida del camion) sarebbe accettabile al fine di utilizzare l'aeroporto per il trasporto di merci ⁽⁹⁰⁾. In tale situazione la Commissione ritiene che, dal momento che gli aeroporti merci sono più fungibili degli aeroporti passeggeri poiché è sufficiente che le merci vengano consegnate in un'area specifica e quindi spedite dagli spedizionieri su strada o ferrovia alla destinazione finale, vi sia, tra l'altro, una maggiore probabilità di distorsione della concorrenza e di effetti sugli scambi tra Stati membri.

- (364) Sulla base delle argomentazioni presentate ai considerando da 360 a 364, il vantaggio economico ottenuto da FFHG ne ha rafforzato la posizione nei confronti dei concorrenti sul mercato dell'Unione per la fornitura di servizi aeroportuali. In questa situazione, il vantaggio concesso a FFHG mediante l'aumento di capitale del 2001 dev'essere considerato suscettibile di falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra gli Stati membri.

8.1.2.6. *Conclusioni*

- (365) L'aumento di capitale del 2001, pari a 27 milioni di EUR, erogato da Fraport e dal Land Renania-Palatinato, costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

8.1.3. MISURA 3: AUMENTO DI CAPITALE DEL 2004 E MISURA 4: PLTA DEL 2004

- (366) Nel 2004 il capitale di FFHG è stato aumentato di altri 42 milioni di EUR (Fraport ha investito 10,21 milioni di EUR, il Land dell'Assia ha investito 20 milioni di EUR e il Land Renania-Palatinato ha investito 11,79 milioni di EUR). Il Land Renania-Palatinato e il Land dell'Assia hanno acconsentito a tale aumento di capitale nel 2002 a condizione che fosse concluso un nuovo PLTA (ossia il PLTA del 2004) tra FFHG e Fraport, andando a coprire il periodo compreso fino al 31 dicembre 2014.

- (367) Il 5 aprile 2004 Fraport e FFHG hanno concluso il PLTA del 2004. Tale accordo è stato approvato dagli azionisti di Fraport il 2 giugno 2004

8.1.3.1. *Nozione di impresa e attività economica*

- (368) Come si è osservato ai considerando 293 e seguenti, dal 12 dicembre 2000 FFHG dev'essere considerata un'impresa che esercita un'attività economica ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

8.1.3.2. *Risorse statali e imputabilità*

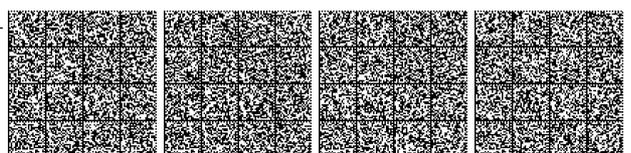
L'aumento di capitale del 2004 e il PLTA del 2004 — Fraport

- (369) Secondo la Commissione, dal momento che il PLTA del 2004 era un prerequisito per far entrare in vigore l'aumento di capitale del 2004 e poiché entrambe le misure erano soggette all'approvazione degli azionisti di Fraport nel corso della stessa assemblea degli azionisti, l'imputabilità di entrambe le misure dev'essere valutata congiuntamente (in relazione al contributo di Fraport).

- (370) L'aumento di capitale del 2004 e il PLTA del 2004 sono stati confermati dall'assemblea degli azionisti di Fraport il 2 giugno 2004 con il 99,992 % dei voti degli azionisti presenti alla riunione.

- (371) Secondo la Germania inoltre per approvare la decisione sul PLTA del 2004 era necessaria una maggioranza del 74,994 % dei voti all'assemblea degli azionisti, mentre gli azionisti pubblici detenevano soltanto il 70 % circa delle azioni di Fraport e non erano quindi effettivamente in grado di controllare le decisioni di Fraport. A questo proposito occorre ricordare che l'aumento di capitale del 2004 non sarebbe entrato in vigore senza l'approvazione del PLTA del 2004 da parte degli azionisti di Fraport.

⁽⁹⁰⁾ Risposta dell'aeroporto di Liegi alla consultazione pubblica svolta sugli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.



- (372) La Commissione ritiene che, nella sua veste di azionista di maggioranza, lo Stato avesse un peso importante nel voto sull'aumento di capitale del 2004 e sul PLTA del 2004. Tuttavia, secondo l'*Aktiengesetz (AktG)* tedesca, un PLTA entra in vigore soltanto dopo che è stato approvato dall'assemblea degli azionisti con la maggioranza dei voti, ossia da almeno tre quarti del capitale autorizzato che partecipa al voto ⁽⁹¹⁾. Le autorità pubbliche pertanto, senza la partecipazione di una quota importante degli azionisti privati, non erano in grado di controllare la decisione di applicare il PLTA del 2004 né di portare avanti l'aumento di capitale del 2004 effettuato da Fraport.
- (373) Pertanto, alla luce delle considerazioni di cui ai considerando 369 e seguenti, la Commissione ritiene che l'aumento di capitale del 2004 erogato da Fraport e il PLTA del 2004 non siano imputabili allo Stato. Anche se l'imputabilità fosse confermata e la misura venisse considerata un aiuto, quest'ultimo sarebbe compatibile con il mercato interno. A tale riguardo, si applicano anche le considerazioni seguenti delle sezioni 10.3 e 10.4.

Aumento di capitale del 2004 — Land Renania-Palatinato e Land dell'Assia

- (374) Il Land Renania-Palatinato e il Land dell'Assia hanno finanziato la propria quota dell'aumento di capitale del 2004 dal proprio bilancio generale. Perciò quelle parti dell'aumento di capitale del 2004 sono state evidentemente finanziate da risorse statali e sono imputabili allo Stato.

8.1.3.3. Vantaggio economico

- (375) Come risulta dai considerando 336 e seguenti, la Commissione applica il principio MEO per accertare se a un'impresa venga conferito un vantaggio economico. Si applicano anche i principi concernenti l'applicazione del principio MEO esposti ai considerando 336 e seguenti.

Applicazione del MEOT — Land Renania-Palatinato

- (376) In relazione all'aumento di capitale del 2004 del Land Renania-Palatinato, la Germania ha dichiarato di aver agito conformemente al principio MEO. A dimostrazione di ciò, dopo la decisione di avvio del procedimento del 2008 essa ha presentato il MEOT svolto da PWC nel 2008.
- (377) La Commissione osserva innanzi tutto che il Land Renania-Palatinato non aveva svolto propri calcoli di redditività ex ante né aveva calcolato la remunerazione sui propri investimenti. Al contrario, il Land Renania-Palatinato faceva affidamento sul piano industriale preparato da FFGH e Fraport.
- (378) In secondo luogo, la Commissione ritiene tuttavia che la situazione del Land non fosse uguale a quella degli azionisti di Fraport. La tabella 22 mostra che il Land Renania-Palatinato avrebbe dovuto conferire [...] milioni di EUR dal 2005 al 2009 (in totale [...] milioni di EUR), ma prevedeva di percepire dividendi o qualsiasi altro tipo di remunerazione per la propria partecipazione soltanto a partire dal 2025. Gli azionisti di Fraport tuttavia avrebbero dovuto conferire [...] milioni di EUR e, dopo i risultati negativi dei primi quattro anni, prevedevano di percepire dividendi. Il VAN dei dividendi previsti per il periodo fino al 2025 era pari a [...] milioni di EUR con un tasso di rendimento interno (TRI) del [...] %.
- (379) In terzo luogo, in considerazione di questo vasto orizzonte di programmazione e dal momento che il Land Renania Palatinato aveva già investito diverse volte, senza alcun successo, in FFHG, la Commissione ritiene che nessun investitore privato avveduto che si trovasse nella posizione del Land avrebbe deciso di conferire ulteriore capitale in FFHG senza prima condurre un'analisi della sensibilità ex ante.

⁽⁹¹⁾ Articolo 293, paragrafo 1, dell'*AktG*.



Tabella 22

Valutazione della redditività dell'aumento di capitale del 2004 da parte del Land Renania-Palatinato

[...]

Fonte: relazione PWC: Rheinland-Pfalz, 24 ottobre 2008, pag. 21

(380) Inoltre, il MEOT per l'aumento di capitale del 2004 e il PLTA del 2004 si basano su aspettative di crescita significativa per quanto riguarda i risultati finanziari annui di FFHG (cfr. la tabella 23). Queste ipotesi di crescita che sono alla base del MEOT sono considerevolmente superiori a quelle sottese al MEOT per l'aumento di capitale del 2001. Inoltre sono soggette ad alte fluttuazioni e nel 2009, per esempio, superavano il 300 %.

Tabella 23

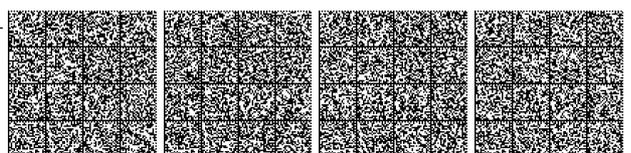
Comparazione dei risultati annuali previsti di FFHG nei piani industriali utilizzati da PWC per il MEOT per l'aumento di capitale del 2001 e per l'aumento di capitale del 2004

In 1 000 EUR	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
aumento di capitale del 2004	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
aumento di capitale del 2004 — variazioni annuali in%	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
aumento di capitale del 2001	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
aumento di capitale del 2001 — variazioni annuali in%	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

In 1 000 EUR	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
aumento di capitale del 2004	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
aumento di capitale del 2004 — variazioni annuali in%	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
aumento di capitale del 2001	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
aumento di capitale del 2001 — variazioni annuali in%	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: relazione di PWC, 24 ottobre 2008, pag. 45 e valutazione della Commissione ⁽⁹²⁾

⁽⁹²⁾ La Commissione ha calcolato i tassi di crescita sulla base dei risultati annuali previsti.



- (381) Peraltro, secondo le relazioni sugli investimenti del Land Renania-Palatinato, l'investimento del Land nell'aeroporto di Francoforte-Hahn era stato ispirato da importanti considerazioni di politica sociale e strutturale, come la creazione di posti di lavoro e il raggiungimento di obiettivi in materia di politica dei trasporti, più che da considerazioni di redditività. Tuttavia, al momento di effettuare il MEOT, non si può tener conto di considerazioni di natura sociale e regionale.
- (382) Sulla base di questi specifici fattori concernenti la decisione del Land Renania-Palatinato di conferire ulteriore capitale in FFHG (considerando da 376 a 380) la Commissione ritiene che l'aumento di capitale del 2004, realizzato dal Land Renania-Palatinato, non fosse conforme al principio MEO e abbia conferito un vantaggio a FFHG.

Applicazione del MEOT — Land dell'Assia

- (383) Per quanto riguarda la condotta del Land dell'Assia, la Germania ha argomentato che le limitate possibilità di crescita dell'aeroporto di Francoforte sul Meno, derivanti tra l'altro dal divieto di voli notturni, hanno reso necessario, dal punto di vista del Land dell'Assia, l'ulteriore sviluppo dell'aeroporto di Francoforte Hahn. La Germania ha rilevato che tale sviluppo ha consentito di sfruttare appieno le opportunità di crescita esistenti, nell'ambito della licenza di esercizio di 24 ore vigente all'aeroporto di Francoforte Hahn, insieme alla prevista introduzione del sistema aeroportuale «aeroporto di Francoforte sul Meno — aeroporto di Francoforte Hahn». Inoltre, partecipando all'aumento di capitale del 2004, il Land dell'Assia ha potuto offrire un ulteriore sostegno allo sviluppo del traffico aereo nell'area del Reno-Meno.
- (384) Innanzi tutto la Commissione osserva che il Land dell'Assia non aveva svolto calcoli specifici di redditività ex ante. In secondo luogo come per il Land Renania-Palatinato, anche il Land dell'Assia prevedeva di cominciare a percepire dividendi soltanto dopo il 2025. In terzo luogo, nonostante il vasto orizzonte di programmazione, non era stata effettuata alcuna analisi di sensibilità delle ipotesi. Inoltre, al momento di effettuare il MEOT, non si può tener conto dei motivi che hanno spinto il Land a investire nell'aeroporto di Francoforte Hahn, come lo sviluppo del traffico aereo nell'area del Reno-Meno o altre importanti considerazioni di politica sociale e strutturale.
- (385) Sulla base di questi specifici fattori concernenti la decisione del Land dell'Assia di diventare azionista di FFHG (considerando da 383 a 384) la Commissione ritiene che l'aumento di capitale del 2004, realizzato dal Land dell'Assia, non fosse conforme al principio MEO e abbia conferito un vantaggio a FFHG.

Conclusione

- (386) Alla luce di queste considerazioni la Commissione conclude che gli aumenti di capitale del 2004 realizzati dal Land Renania-Palatinato e dal Land dell'Assia conferiscono un vantaggio a FFHG.

8.1.3.4. Selettività

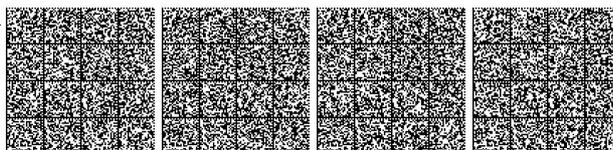
- (387) Poiché gli aumenti di capitale del 2004 realizzati dal Land Renania-Palatinato e dal Land dell'Assia sono stati messi in atto esclusivamente a beneficio di FFHG, tali misure sono quindi per definizione selettive ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

8.1.3.5. Distorsione della concorrenza ed effetti sugli scambi

- (388) Per gli stessi motivi di cui ai considerando 360 e seguenti, la Commissione ritiene che qualsiasi vantaggio economico selettivo conferito a FFHG fosse suscettibile di falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri.

8.1.3.6. Conclusione

- (389) L'aumento di capitale del 2004, concesso dal Land Renania-Palatinato e dal Land dell'Assia a favore di FFHG costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.



- (390) Il PLTA del 2004 nell'ambito del quale Fraport ha rilevato tutte le perdite sostenute da FFHG tra il 2004 e il 2009 e l'aumento di capitale realizzato da Fraport nel 2004 non sono imputabili allo Stato. Poiché uno dei criteri cumulativi ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, non è soddisfatto, la Commissione ritiene che il PLTA del 2004 e l'aumento di capitale del 2004 realizzato da Fraport non costituiscano aiuto di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.
- (391) Anche se il PLTA del 2004 e l'aumento di capitale del 2004 costituissero aiuto di Stato, tale aiuto sarebbe compatibile sulla base delle considerazioni di cui alla sezione 10.
- 8.1.4. MISURA 5: COMPENSAZIONE A FFHG PER I CONTROLLI DI SICUREZZA
- 8.1.4.1. **Nozione di impresa e attività economica**
- (392) Come risulta al considerando 293, mentre FFHG dev'essere considerata impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, occorre ricordare che non tutte le attività poste in essere dal proprietario e dal gestore di un aeroporto sono necessariamente di natura economica ⁽⁹³⁾.
- (393) Come osservato dalla Corte di giustizia ⁽⁹⁴⁾ le attività che di norma rientrano sotto la responsabilità dello Stato nell'esercizio dei suoi poteri pubblici ufficiali non sono di natura economica e non rientrano nella sfera di applicazione delle regole sugli aiuti di Stato. Tali attività comprendono, ad esempio, la sicurezza, il controllo del traffico aereo, la polizia, le dogane ecc. Il finanziamento di tali attività deve restare strettamente limitato alla compensazione dei costi da esse generati e non può essere sviato a vantaggio di altre attività di natura economica ⁽⁹⁵⁾.
- (394) Pertanto, il finanziamento delle attività rientranti nella competenza dei poteri pubblici o di infrastrutture direttamente collegate alle suddette attività non costituisce, di norma, aiuto di Stato ⁽⁹⁶⁾. In genere si ritiene che, in un aeroporto, attività quali il controllo del traffico aereo, le attività di polizia, doganale, antincendio, nonché le attività necessarie per tutelare l'aviazione civile da interferenze illegali e gli investimenti connessi all'infrastruttura e alla strumentazione necessaria per svolgere tali attività non presentino carattere economico ⁽⁹⁷⁾.
- (395) Tuttavia, il finanziamento pubblico di attività non economiche strettamente collegate al compimento di un'attività avente carattere economico non deve portare a un'indebita discriminazione tra compagnie aeree e gestori aeroportuali. Infatti, secondo una costante giurisprudenza, sussiste un vantaggio quando le autorità pubbliche sollevano le imprese da costi inerenti alla loro attività economica ⁽⁹⁸⁾. Pertanto, se in un determinato sistema giuridico è considerato normale che alcune compagnie aeree o alcuni gestori aeroportuali debbano sostenere i costi inerenti a determinati servizi mentre altre compagnie aeree o altri gestori aeroportuali che forniscono gli stessi servizi per conto delle stesse autorità pubbliche non hanno tale onere, è possibile che i secondi beneficino di un vantaggio, indipendentemente dalla circostanza che tali servizi siano considerati in sé di natura non economica. È pertanto necessario compiere un'analisi del quadro normativo applicabile ai gestori aeroportuali al fine di valutare se, in tale contesto normativo, i gestori aeroportuali o le compagnie aeree siano chiamati a sostenere i costi legati allo svolgimento di determinate attività che possono, di per sé, non avere carattere economico ma che sono connesse al compimento delle loro attività economiche.
- (396) La Germania ha dichiarato che occorre considerare i costi derivanti dai controlli di sicurezza ai sensi dell'articolo 8 del *Luftsicherheitsgesetz* (legge sulla sicurezza aerea, «LuftSiG») come rientranti nelle competenze dei poteri pubblici.
- (397) La Commissione conviene che le misure ai sensi dell'articolo 8 della LuftSiG possono, in linea di principio, essere considerate attività ricadenti nelle competenze dei poteri pubblici.
- (398) Per quanto riguarda i costi per l'attuazione di tali misure, la Germania sembra ritenere che saranno sostenuti per intero dalle competenti autorità pubbliche. La Commissione osserva, tuttavia, che ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, del LuftSiG, possono essere rimborsati soltanto i costi connessi alla fornitura e alla manutenzione di

⁽⁹³⁾ Causa C-364/92, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol* (Raccolta 1994, pag. I-43).

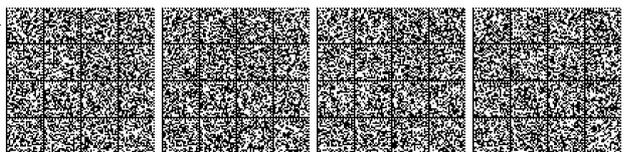
⁽⁹⁴⁾ Causa C-118/85 *Commissione/Italia* (Raccolta 1987, pag. 2599, punti 7 e 8), e causa C-30/87 *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées* (Raccolta 1988, pag. 2479, punto 18).

⁽⁹⁵⁾ Causa C-343/95, *Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova* (Raccolta 1997, pag. I-1547); decisione della Commissione n. 309/2002 del 19 marzo 2003; decisione della Commissione n. 438/2002 del 16 ottobre 2002, Sovvenzioni alle autorità portuali belghe per l'espletamento della missione di servizio pubblico.

⁽⁹⁶⁾ Decisione della Commissione n. 309/2002 del 19 marzo 2003.

⁽⁹⁷⁾ Cfr. in particolare causa C-364/92, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol* (Raccolta 1994, pag. I-43, punto 30), e causa C-113/07 P, *Selex Sistemi Integrati/Commissione* (Raccolta 2009, pag. I-2207, punto 71).

⁽⁹⁸⁾ Cfr., tra le altre, la causa C-172/03, *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck* (Raccolta 2005, pag. I-1627, punto 36, e la giurisprudenza citata).



spazi e locali necessari allo svolgimento delle attività elencate a norma dell'articolo 5 del LuftSiG. Tutti gli altri costi, tra cui in particolare quelli per i controlli di sicurezza, dovranno essere sostenuti dal gestore aeroportuale. Pertanto, nella misura in cui il finanziamento pubblico concesso a FFHG ha sollevato questa impresa dai costi che normalmente avrebbe dovuto sostenere dati i limiti di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del LuftSiG, detto finanziamento pubblico non è esente da una valutazione ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato dell'UE.

8.1.4.2. *Risorse statali e imputabilità allo Stato*

- (399) In questo caso, nella misura in cui il Land non ha soltanto trasferito i ricavi derivanti dalle compagnie aeree per i controlli di sicurezza a FFHG, i fondi forniti sono stati concessi dal bilancio del Land Renania-Palatinato.
- (400) La Commissione ritiene pertanto che essi siano finanziati tramite risorse statale e siano imputabili allo Stato.

8.1.4.3. *Vantaggio economico*

- (401) La Commissione osserva che le misure in questione hanno coperto una parte dei costi sostenuti da FFHG nell'ambito della sua attività economica. Il gestore aeroportuale solitamente deve sostenere tutti i costi connessi alla costruzione e alla gestione dell'aeroporto (eccezion fatta per quei costi che rientrano nella competenza dei poteri pubblici e generalmente non devono essere sostenuti dal gestore aeroportuale nel quadro giuridico applicabile). Pertanto, la copertura di parte di quei costi solleva FFHG da un onere di cui normalmente avrebbe dovuto farsi carico e offre quindi a FFHG un vantaggio economico.

8.1.4.4. *Selettività*

- (402) Poiché le misure in questione sono state concesse soltanto a FFHG, devono essere considerate di natura selettiva.

8.1.4.5. *Distorsione della concorrenza*

- (403) Per gli stessi motivi di cui ai considerando 360 e seguenti, la Commissione ritiene che qualsiasi vantaggio economico selettivo conferito a FFHG sia suscettibile di falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri.

8.1.4.6. *Conclusione*

Alla luce di quanto affermato ai considerando 392 e seguenti, la Commissione ritiene che il finanziamento pubblico concesso a FFHG, nella misura in cui i pagamenti del Land Renania-Palatinato per i controlli di sicurezza superavano i ricavi raccolti dalle compagnie aeree, costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

8.1.5. MISURA 6: SOVVENZIONI EROGATE DIRETTAMENTE DAL LAND RENANIA-PALATINATO

8.1.5.1. *Applicabilità delle norme sugli aiuti di Stato alle sovvenzioni pubbliche decise prima del 2000 e concetto di impresa*

- (404) Per i motivi descritti ai considerando 293 e seguenti, a partire dal 12 dicembre 2000 FFHG dev'essere considerata un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.
- (405) La Germania ha chiarito che nel 2001 il Land Renania Palatinato ha concesso a FFHG [...] EUR per sostenere alcuni dei suoi investimenti infrastrutturali. Secondo la Germania, tuttavia, tali sovvenzioni si basavano su una decisione già adottata nel 1999.



- (406) Per gli stessi motivi di cui ai considerando 293 e seguenti, la Commissione ritiene che per sovvenzioni (come quella descritta al considerando 405) decise prima della sentenza della Corte nella causa *Aéroports de Paris*, le autorità pubbliche potessero legittimamente ritenere che il finanziamento non costituisse aiuto di Stato, e che di conseguenza non fosse necessario notificarlo alla Commissione. Ne consegue che la Commissione non può mettere in discussione tali sovvenzioni conformemente alle norme sugli aiuti di Stato.
- (407) Inoltre la Germania ha dichiarato che il Land Renania-Palatinato ha finanziato in parte i costi del personale per i controlli di sicurezza negli anni 2001 ([...] % dei costi totali), 2002 ([...] %), 2003 ([...] %) e 2004 ([...] %).
- (408) Come risulta dai considerando 397 e seguenti, lo svolgimento di controlli di sicurezza (ai sensi dell'articolo 8 del LuftSiG) può, in linea di principio, essere considerato un'attività che rientra nelle competenze dei poteri pubblici. Tuttavia, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, del LuftSiG, possono essere rimborsati soltanto i costi connessi alla fornitura e alla manutenzione di spazi e locali necessari allo svolgimento delle attività elencate a norma dell'articolo 5 del LuftSiG. Comunque, nel caso specifico il Land Renania-Palatinato si è accollato i costi dei controlli di sicurezza, che devono essere sostenuti dal gestore aeroportuale. Pertanto il sostegno pubblico concesso a FFHG mediante il finanziamento dei costi del personale per i controlli di sicurezza non è esente da una valutazione ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato dell'UE.

8.1.5.2. *Risorse statali e imputabilità allo Stato*

- (409) La Commissione ritiene che le sovvenzioni dirette siano finanziate tramite risorse statali e siano imputabili allo Stato.

8.1.5.3. *Vantaggio economico*

- (410) La Commissione osserva che le misure in questione hanno coperto una parte dei costi sostenuti da FFHG nell'ambito della sua attività economica. Il gestore di un aeroporto normalmente deve sostenere tutti i costi relativi alla costruzione e alla gestione dell'aeroporto, compresi quelli per i controlli di sicurezza, e pertanto la copertura di una parte di quei costi solleva FFHG dall'onere di cui normalmente avrebbe dovuto farsi carico e offre quindi a FFHG un vantaggio economico che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato.
- (411) Inoltre le misure in questione erano non rimborsabili e non generavano alcuna remunerazione degli investimenti. La Germania non ha presentato alcuna prova da cui risulti che le sovvenzioni dirette siano state messe a disposizione di FFHG a condizioni di mercato. Inoltre la Germania non si basa sul principio MEO. La Commissione pertanto ritiene che le misure in questione concesse dal Land a favore di FFHG dopo il 12 dicembre 2000 abbiano conferito un vantaggio economico a FFHG.

8.1.5.4. *Selettività*

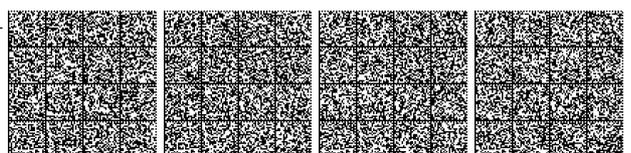
- (412) Poiché le misure in questione sono state concesse soltanto a FFHG, devono essere considerate di natura selettiva.

8.1.5.5. *Distorsione della concorrenza ed effetti sugli scambi*

- (413) Per gli stessi motivi di cui ai considerando 360 e seguenti, la Commissione ritiene che qualsiasi vantaggio economico selettivo conferito a FFHG sia suscettibile di falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri.

8.1.5.6. *Conclusione*

- (414) Alla luce di quanto affermato ai punti (392) e seguenti, la Commissione conclude che, dal momento che le sovvenzioni dirette pari a [...] milioni di EUR (periodo 1997-2000) e [...] milioni di EUR (erogati nel 2001) sono state irrevocabilmente decise dalle autorità pubbliche prima della sentenza *Aéroports de Paris*, esse potevano legittimamente ritenere che tali sovvenzioni non costituissero aiuto di Stato.



- (415) La Commissione ritiene che il finanziamento pubblico concesso a FFHG, pari a 1,93 milioni di EUR, (periodo 2001-2004) costituisca aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

8.1.6. MISURA 12: AUMENTO DI CAPITALE PARI A [...] MILIONI DI EUR

8.1.6.1. *Relazione tra l'aumento di capitale e gli accordi finanziari già attuati a favore di FFHG.*

- (416) Prima di valutare se l'aumento di capitale pari a [...] milioni di EUR effettuato a favore di FFHG costituisca aiuto di Stato, occorre determinare se questo aumento di capitale e gli accordi finanziari già attuati a favore di FFHG debbano essere considerati misure separate o una misura singola.
- (417) La Germania ha dichiarato che l'aumento di capitale si proponeva di rifinanziare i prestiti a copertura degli investimenti in infrastrutture al cui finanziamento o rifinanziamento l'azionista pubblico si era irrevocabilmente impegnato tra il 1997 e il 2012 ma che non erano ancora stati erogati.
- (418) In considerazione delle prove presentate dalla Germania, la Commissione ritiene che l'obiettivo del conferimento di capitale fosse di rifinanziare prestiti che avevano finanziato gli interventi di riqualificazione infrastrutturale all'aeroporto di Francoforte Hahn tra il 1997 e il 2012. Secondo la Germania, con la decisione di effettuare tali investimenti, FFHG aveva il diritto di ottenere questo finanziamento. Pertanto la Commissione ritiene che il conferimento di capitale pari a [...] milioni di EUR debba essere valutato nell'ambito dei precedenti impegni assunti dagli azionisti pubblici quando questi investimenti erano stati decisi.

8.1.6.2. *Conclusioni*

- (419) A tale proposito, e alla luce delle considerazioni di cui alla sezione 8.1.1, la Commissione conclude che FFHG ha esercitato un'attività economica a partire dalla data della sentenza *Aéroports de Paris* (12 dicembre 2000) ed è pertanto un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.
- (420) Inoltre, in linea con le considerazioni di cui alle sezioni 8.1.1, 8.1.3 e 8.1.4, che si applicano ugualmente a tale misura, la Commissione ritiene che il conferimento di capitale costituisca aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, poiché comporta risorse statali, è imputabile allo Stato e conferisce a FFHG un vantaggio economico selettivo che falsa o minaccia di falsare la concorrenza e gli scambi tra Stati membri.

8.2. NATURA DI AIUTO DELLE MISURE CONCERNENTI RYANAIR E ALTRE COMPAGNIE AEREE CHE UTILIZZANO L'AEROPORTO

8.2.1. CONSIDERAZIONI GENERALI SULL'APPLICAZIONE DEL PRINCIPIO MEO

- (421) Per valutare se un accordo tra un aeroporto di proprietà pubblica e una compagnia aerea conferisca un vantaggio economico a quest'ultima, occorre determinare se tale accordo fosse conforme al principio MEO. Nell'applicare il MEO a un accordo tra un aeroporto e una compagnia aerea occorre valutare se, allorché l'accordo è stato concluso, un operatore avveduto in un'economia di mercato si sarebbe potuto attendere che l'accordo generasse utili più elevati di quelli che si sarebbero altrimenti registrati. Gli utili più elevati devono essere misurati sulla base della differenza tra i ricavi incrementali che si potevano attendere dall'accordo (ossia la differenza tra i ricavi che si sarebbero ottenuti con la conclusione dell'accordo e quelli che si sarebbero ottenuti in assenza dell'accordo) e i costi incrementali attesi in seguito all'accordo (ossia la differenza tra i costi che si sarebbero sostenuti con la conclusione dell'accordo e quelli che si sarebbero sostenuti in assenza dell'accordo); il flusso di cassa risultante deve essere ridotto di una percentuale corrispondente.
- (422) In questo tipo di analisi, si deve tenere conto di tutti i ricavi e i costi incrementali associati all'accordo. I vari elementi (sconti sui diritti aeroportuali, concessioni per il marketing, altri incentivi finanziari) non devono essere valutati separatamente. In effetti, come si afferma nella sentenza *Charleroi*: «[...] è necessario esaminare, nel



contesto dell'applicazione del criterio dell'investitore privato, l'operazione commerciale nel suo insieme allo scopo di verificare se l'ente statale e l'ente da esso controllato, unitamente considerati, si siano comportati come operatori razionali in un'economia di mercato. Infatti, la Commissione ha l'obbligo di tenere conto, nella valutazione delle misure contestate, di tutti gli elementi pertinenti e del loro contesto [...]»⁽⁹⁹⁾.

- (423) I ricavi incrementali attesi devono comprendere in particolare i ricavi derivanti dai diritti aeroportuali, tenendo conto degli sconti nonché del traffico aggiuntivo atteso in conseguenza dell'accordo, così come i ricavi non aeronautici attesi in conseguenza del traffico. I costi incrementali attesi devono comprendere in particolare tutti i costi di esercizio e di investimento incrementali che non sussisterebbero in assenza dell'accordo, nonché i costi dei contributi per marketing e degli altri incentivi finanziari.
- (424) La Commissione osserva anche, in tale contesto, che la differenziazione dei prezzi (in cui rientrano il sostegno al marketing e altri incentivi) è una prassi standard per le imprese. Tali politiche di prezzi differenziati, tuttavia, devono essere giustificate sotto il profilo commerciale⁽¹⁰⁰⁾.
- (425) Nella sentenza *Stardust Marine* la Corte ha rilevato che «[...] per stabilire se lo Stato abbia adottato o no il comportamento di un investitore avveduto in un'economia di mercato, occorre porsi nel contesto dell'epoca in cui sono state adottate le misure di sostegno finanziario al fine di valutare la razionalità economica del comportamento dello Stato e occorre quindi astenersi da qualsiasi valutazione fondata su una situazione successiva»⁽¹⁰¹⁾.
- (426) Di conseguenza, per poter applicare il MEOT la Commissione deve collocarsi nella prospettiva dell'epoca in cui sono stati conclusi i rispettivi accordi tra FFHG e Ryanair. La Commissione inoltre, in linea di principio, deve basare la propria valutazione sulle informazioni di cui il gestore aeroportuale disponeva allorché i rispettivi accordi sono stati firmati o sono entrati in vigore, nonché su qualsiasi ragionevole ipotesi formulata in quel periodo.
- (427) Ai sensi del punto 63 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, gli accordi conclusi tra compagnie aeree e un aeroporto possono essere considerati conformi al test MEO quando contribuiscono in misura apprezzabile, da una prospettiva ex ante, alla redditività dell'aeroporto. Questo criterio riflette la logica del test MEO ma è stato enunciato solo in tempi recenti e si riferisce a singoli accordi e non all'attività complessiva, come più spesso accade quando si applica il test MEO. La Commissione riconosce quindi che può essere difficile per lo Stato membro e per gli operatori interessati fornire evidenze complete e contemporanee relative ad accordi stipulati molti anni fa e terrà conto di tale difficoltà nell'applicazione del criterio nel presente caso.

8.2.1.1. La fattibilità della comparazione dell'aeroporto di Francoforte Hahn con altri aeroporti europei

- (428) Ai sensi degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, si può escludere in linea di principio l'esistenza dell'aiuto ad una compagnia aerea che utilizzi uno specifico aeroporto se il prezzo praticato per i servizi aeroportuali corrisponde al prezzo di mercato, oppure se è possibile dimostrare, attraverso un'analisi ex ante — ossia fondata sulle informazioni disponibili quando l'aiuto è stato concesso e sugli sviluppi prevedibili all'epoca — che secondo quanto era possibile prevedere l'accordo tra aeroporto e compagnia aerea avrebbe portato ad un aumento incrementale dei profitti per l'aeroporto⁽¹⁰²⁾.
- (429) Da questo punto di vista la Commissione ritiene che un'analisi ex ante della redditività incrementale costituisca il criterio più pertinente per valutare gli accordi conclusi da aeroporti con singole compagnie aeree⁽¹⁰³⁾. Ciò in quanto si nutrono forti dubbi sul fatto che attualmente sia possibile individuare un parametro di riferimento appropriato per stabilire un reale prezzo di mercato per i servizi forniti dagli aeroporti. In generale l'applicazione del principio MEO basata sul prezzo medio vigente in altri simili mercati potrebbe dimostrarsi utile se questo

⁽⁹⁹⁾ Causa T-196/04, *Ryanair/Commissione* (Raccolta 2008, pag. II-3643, punto 59).

⁽¹⁰⁰⁾ Cfr. la decisione 2011/60/UE della Commissione, del 27 gennaio 2010, relativa all'aiuto di Stato C 12/08 (ex NN 74/07) — Slovacchia — Accordo fra l'aeroporto di Bratislava e Ryanair (GU L 27 dell'1.2.2011, pag. 24).

⁽¹⁰¹⁾ Causa C-482/99, Francia/Commissione (Raccolta 2002, pag. I-4397, punto 71 («sentenza *Stardust Marine*»)).

⁽¹⁰²⁾ Cfr. il punto 53 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

⁽¹⁰³⁾ Cfr. i punti 59 e 61 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.



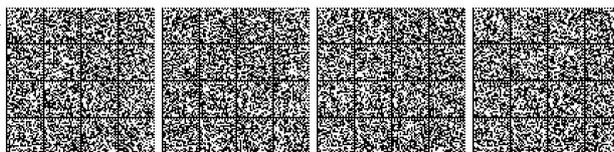
prezzo può essere ragionevolmente individuato o dedotto da altri indicatori del mercato. Questo metodo tuttavia non è altrettanto rilevante nel caso dei servizi aeroportuali, giacché la struttura dei costi e dei ricavi tende a differire considerevolmente da un aeroporto a un altro. Ciò è dovuto al fatto che costi e ricavi dipendono dallo stato di sviluppo dell'aeroporto, dal numero di compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto, dalla capacità in termini di traffico passeggeri, dallo stato delle infrastrutture e dai relativi investimenti, dal quadro normativo che può variare da uno Stato membro all'altro, e dalle passività e debiti arretrati dell'aeroporto ⁽¹⁰⁴⁾.

- (430) Inoltre la liberalizzazione del mercato del trasporto aereo rende più complessa qualsiasi analisi puramente comparativa. Come risulta evidente dal caso specifico, le pratiche commerciali tra aeroporti e compagnie aeree non si basano sempre su un tariffario dei diritti aeroportuali pubblicato. Questi rapporti commerciali sono piuttosto eterogenei; prevedono ad esempio la condivisione dei rischi relativi al traffico passeggeri e ad eventuali responsabilità commerciali e finanziarie connesse, programmi di incentivi standard e una diversa ripartizione dei rischi nel corso del periodo di validità degli accordi. Di conseguenza, non è possibile confrontare effettivamente due operazioni diverse sulla base del prezzo per rotazione o del prezzo per passeggero.
- (431) Infine, assumendo che si possa stabilire, sulla base di una valida analisi comparativa, che i «prezzi» delle varie operazioni oggetto della valutazione sono equivalenti o superiori ai «prezzi di mercato» stabiliti mediante un campione comparativo di operazioni, la Commissione non sarebbe comunque in grado di concludere che queste operazioni sono conformi al test dell'operatore in un'economia di mercato, qualora emerga che nel momento in cui sono state concluse, il gestore aeroportuale aveva previsto che generassero un importo di costi incrementali superiore a quello dei ricavi incrementali. Ciò è dovuto al fatto che un operatore in un'economia di mercato non sarebbe incentivato a offrire beni o servizi al «prezzo di mercato», se questo comportasse una perdita incrementale.
- (432) In tali condizioni, la Commissione considera che, tenendo conto di tutte le informazioni a sua disposizione, non vi siano motivi per divergere dall'approccio raccomandato negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 per applicare il principio MEO ai rapporti tra aeroporti e compagnie aeree, ossia un'analisi ex ante della redditività incrementale.

8.2.1.2. Valutazione dei costi e dei ricavi incrementali

- (433) La Commissione ritiene che la differenziazione dei prezzi sia una prassi standard per le imprese, purché sia conforme alla normativa settoriale in materia di concorrenza. Queste politiche di prezzi differenziati, tuttavia, devono essere giustificate sotto il profilo commerciale per soddisfare il test MEO.
- (434) Secondo la Commissione gli accordi conclusi tra compagnie aeree e un aeroporto possono essere considerati conformi al test MEO quando contribuiscono in misura apprezzabile, da una prospettiva ex ante, alla redditività dell'aeroporto. L'aeroporto deve dimostrare che, al momento di concludere un accordo con una compagnia aerea (per esempio un contratto individuale o un regime complessivo di diritti aeroportuali) è in grado di coprire tutti i costi derivanti dall'accordo per tutta la durata dello stesso, con un ragionevole margine di profitto sulla base di sane prospettive.
- (435) Al fine di valutare se un accordo concluso da un aeroporto con una compagnia aerea sia conforme al MEO, le entrate attese da attività non aeronautiche derivanti dall'attività della compagnia aerea dovrebbero essere prese in considerazione insieme ai diritti aeroportuali, al netto di eventuali sconti, sostegno al marketing o sistemi di incentivazioni. Analogamente, andrebbe tenuto conto di tutti i costi previsti sostenuti in misura incrementale dall'aeroporto in relazione alle attività della compagnia aerea nell'aeroporto. Tali costi incrementali potrebbero comprendere tutte le categorie di spese o investimenti, ad esempio costi incrementali di investimenti, personale e attrezzature indotti dalla presenza della compagnia aerea nell'aeroporto. Ad esempio, se l'aeroporto deve ampliare o costruire un nuovo terminal o altre strutture per tener conto essenzialmente delle esigenze di una specifica compagnia aerea, tali costi dovrebbero essere presi in considerazione nel calcolo dei costi incrementali. Non si deve tener conto invece, ai fini del MEOT, dei costi che l'aeroporto dovrebbe sostenere in ogni caso indipendentemente dall'accordo con la compagnia aerea.
- (436) Inoltre, al momento di decidere se sottoscrivere o meno un accordo sui servizi aeroportuali e/o un accordo per il servizio di marketing, un MEO sceglierà un arco temporale per la propria valutazione basato sulla durata degli accordi in questione. In altre parole, valuterà i costi e i ricavi incrementali per il periodo dell'applicazione degli accordi.

⁽¹⁰⁴⁾ Decisione 2011/60/UE.



- (437) La scelta di un periodo più lungo non sarebbe giustificata. Al momento della conclusione degli accordi, un MEO avveduto non conterebbe su un rinnovo degli accordi alla loro scadenza alle stesse condizioni o in condizioni diverse. Inoltre un operatore avveduto non trascurerebbe che le compagnie «low cost» come Ryanair sono sempre state, e sono tuttora conosciute per essere molto sensibili all'andamento del mercato, sia in termini di aperture e chiusure dei collegamenti, sia in termini di aumento o riduzione delle frequenze.

8.2.2. MISURA 7: ACCORDO RYANAIR DEL 1999

- (438) La Germania ha dichiarato che FFHG aveva preparato una valutazione ex ante della redditività incrementale dell'accordo prima di concludere ogni singolo accordo con Ryanair. Pertanto, secondo la Germania, FFHG ha agito come investitore razionale al momento di concludere l'accordo Ryanair del 1999.
- (439) La Commissione osserva che FFHG aveva in effetti redatto diversi piani industriali completi di svariati calcoli più o meno nel periodo in cui ha intrapreso relazioni commerciali con Ryanair. I calcoli sulla redditività di FFHG consideravano tutti i ricavi (aeronautici e non aeronautici) che secondo le previsioni sarebbero stati generati da Ryanair all'aeroporto e tutti i costi indotti dalla presenza della compagnia aerea.

Prima valutazione della redditività da parte di FFHG dell'accordo Ryanair del 1999

- (440) La tabella 24 riassume il calcolo della redditività incrementale dell'accordo Ryanair del 1999 svolto da FFHG per il 1999, sulla base dei ricavi attesi dall'accordo, dei ricavi non aeronautici attesi dal duty-free e dalle vendite dei negozi nell'aeroporto, nonché i costi incrementali attesi connessi all'accordo.

Tabella 24

Redditività incrementale ex ante dell'accordo Ryanair del 1999 (anno 1999)

[...]

Fonte: calcolo della redditività incrementale di FFHG, 4 marzo 1999.

- (441) Mentre l'analisi ex ante del 4 marzo 1999 intrapresa da FFHG e presentata dalla Germania non comprendeva una proiezione per l'intero periodo coperto dall'accordo, era evidente che si prevedeva la redditività del contratto fin dal primo anno di attività di Ryanair. Benché un MEO solitamente elabori un piano industriale per l'intera durata dell'accordo, si prevedeva che l'accordo avrebbe portato fin dall'inizio un aumento incrementale dei profitti per l'aeroporto, soprattutto perché il primo anno di avvio delle operazioni di una compagnia aerea in un aeroporto non sperimentato rappresenta il periodo più rischioso. Nel caso specifico, le previsioni di traffico sembrano basarsi su ipotesi prudenti ed erano state confermate anche dall'effettivo sviluppo del traffico nell'aeroporto (cfr. la tabella 1). Pertanto, anche se — cosa tuttavia estremamente improbabile — il traffico passeggeri fosse rimasto allo stesso livello per tutta la durata dell'accordo, l'aeroporto poteva comunque ragionevolmente attendersi che l'accordo avrebbe recato un contributo positivo alla redditività complessiva di FFHG.
- (442) I ricavi incrementali considerati nel calcolo della redditività incrementale comprendono i ricavi aeronautici e altri ricavi non aeronautici (per esempio i ricavi derivanti dalla biglietteria) come stabilito dall'accordo Ryanair del 1999, nonché ricavi dal duty-free e dalle vendite. Il valore trainante principale dei ricavi attesi era il traffico passeggeri previsto. Per quanto riguarda le previsioni del volume di passeggeri, FFHG prevedeva di gestire circa [...] passeggeri Ryanair nel 1999 ⁽¹⁰⁵⁾. Questa previsione è stata confermata dagli effettivi sviluppi, in termini di volume passeggeri, registrati dall'aeroporto (cfr. la tabella 1).

⁽¹⁰⁵⁾ Questo sulla base sul seguente calcolo: [...] voli nel 1999 * [...] passeggeri per ciascun volo = [...] passeggeri Ryanair.



- (443) I costi incrementalmente considerati comprendono i costi dei servizi di assistenza a terra forniti da un'azienda esterna, i costi del carburante, i costi del personale addizionale da assumere (altri 8 dipendenti), nonché i costi per il marketing, il call centre e i controlli di sicurezza. Inoltre, sono stati considerati anche l'ammortamento e i costi del finanziamento degli investimenti indotti direttamente da Ryanair. Tali investimenti, secondo le stime, ammontavano a circa [...] milioni di DM e riguardavano soprattutto le apparecchiature aeroportuali generali.
- (444) La Germania ha dichiarato che i costi di investimento per la nuova aerostazione passeggeri, pari a [...] milioni di DM non sono stati indotti da Ryanair. In tale contesto la Germania ha spiegato che fino alla costruzione della nuova aerostazione, l'aeroporto non disponeva di un'aerostazione passeggeri adeguata. Pertanto, secondo la Germania, la costruzione di una nuova aerostazione era un prerequisito per la strategia di espansione dell'aeroporto nel traffico passeggeri di linea. Inoltre, anche nel contesto della strategia di espansione del traffico merci di FFHG, l'aeroporto aveva intrapreso numerosi investimenti che non erano indotti da una specifica compagnia aerea. Poiché tali costi sarebbero stati sostenuti indipendentemente dalla presenza di Ryanair nell'aeroporto, secondo la Germania non era necessario tenerne conto nel calcolo della redditività incrementale.
- (445) In primo luogo la Commissione osserva che, secondo il piano industriale di FFHG del 16 novembre 1998 per l'anno 1999, la costruzione di una nuova aerostazione passeggeri era già cominciata (ossia prima di negoziare qualsiasi accordo con Ryanair).
- (446) In secondo luogo i piani industriali ex ante originali presentati dalla Germania mostrano che la costruzione dell'aerostazione e altre misure infrastrutturali facevano parte della conversione di un'ex base militare statunitense in un aeroporto dell'aviazione civile del tutto operativo (con il più ampio obiettivo di sviluppare l'aeroporto in modo da migliorare i collegamenti della regione) e non si limitavano all'accordo Ryanair del 1999.
- (447) Alla luce delle suddette considerazioni, la Commissione ritiene che il calcolo ex ante effettuato da FFHG si basasse su ipotesi realistiche e, correttamente, non tenesse conto dei costi per le infrastrutture. Inoltre, benché il calcolo della redditività ex ante non coprisse l'intero periodo, esso stabiliva che, a partire dal primo anno, l'accordo Ryanair del 1999 avrebbe portato a un aumento dei profitti dell'aeroporto.

Seconda valutazione della redditività da parte di FFHG dell'accordo Ryanair del 1999

- (448) Una seconda valutazione ex ante della redditività dell'accordo Ryanair 1999, per il periodo 1999 — 2003, è stata effettuata nel contesto delle discussioni in seno al consiglio di vigilanza di FFHG, in merito all'acquisizione di nuovi clienti (Ryanair)⁽¹⁰⁶⁾, come sintetizzato nella tabella 25. La Commissione osserva che anche tale valutazione si basa sul calcolo della redditività incrementale e sui principi di cui ai considerando da 442 a 444. Mentre tale valutazione si basa su previsioni del volume di passeggeri più elevate rispetto a quelle precedenti, anche tali previsioni sono state confermate dall'effettivo sviluppo del traffico passeggeri dell'aeroporto (cfr. la tabella 1).

Tabella 25

Valutazione della redditività incrementale dell'accordo Ryanair del 1999, 1999-2003

[...]

Fonte: relazione sui diritti aeroportuali — aeroporto di Francoforte Hahn, 1999 e valutazione della Commissione

- (449) Mentre l'analisi ex ante effettuata da FFHG e presentata dalla Germania non scontava i futuri pagamenti alla data in cui era stato concluso l'accordo, risulta evidente che secondo le previsioni l'accordo sarebbe stato redditizio. La Commissione ritiene che tale ipotesi fosse realistica, tenendo conto delle condizioni del mercato prevalenti quando è stato concluso l'accordo Ryanair del 1999. Le previsioni di traffico che rappresentano un fattore

⁽¹⁰⁶⁾ Relazione sui diritti aeroportuali — aeroporto di Francoforte Hahn, 1999.



trainante chiave per i ricavi aeronautici si basavano su ipotesi prudenti e sono state confermate dall'effettivo sviluppo del traffico passeggeri dell'aeroporto. Inoltre si prevedeva che i costi incrementali indotti sarebbero rimasti stabili dal 2000 al 2003, poiché era atteso soltanto un aumento marginale delle frequenze offerte da Ryanair. Anche le previsioni per i ricavi non aeronautici si basavano su ipotesi realistiche, giacché si prevedeva che ciascun passeggero avrebbe speso circa [...] EUR nell'aeroporto.

- (450) La Commissione osserva che la dirigenza di FFHG, tenendo conto di tutti i costi e i redditi incrementali derivanti dall'attività di Ryanair nell'aeroporto, prevedeva che l'accordo di Ryanair del 1999 non avrebbe soltanto coperto tutti i costi incrementali ma, per tutta la sua durata, avrebbe recato un contributo positivo alla redditività dell'aeroporto di Francoforte Hahn con un VAN pari a [...] milioni di DM (tasso di attualizzazione = [...] %). In considerazione di questo contributo positivo previsto, si prevedeva che anche l'attività complessiva dell'aeroporto di Francoforte Hahn sarebbe divenuta più redditizia nel corso dell'accordo Ryanair del 1999.
- (451) Benché per soddisfare il MEOT sia sufficiente dimostrare che i ricavi attesi generati dall'accordo con un aeroporto potessero coprire i suoi costi incrementali attesi, la Commissione ha svolto anche un'analisi della sensibilità che ha incluso i costi di ammortamento della nuova aerostazione passeggeri nel calcolo della redditività (cfr. la tabella 26).

Tabella 26

**Valutazione della redditività incrementale dell'accordo Ryanair del 1999, 1999-2003
[comprensiva dell'ammortamento annuale per la nuova aerostazione passeggeri pari a [...]
DM ⁽¹⁰⁷⁾]**

[...]

Fonte: relazione sui diritti aeroportuali — aeroporto di Francoforte Hahn, 1999 e valutazione della Commissione

- (452) Anche dopo aver tenuto conto dei costi totali dell'ammortamento della nuova aerostazione passeggeri, era ragionevolmente prevedibile che l'accordo di Ryanair del 1999 avrebbe generato un VAN positivo di circa [...] milioni di DM (tasso di attualizzazione = [...] %).

Valutazione della redditività dell'accordo Ryanair del 1999 da parte di Oxera

- (453) Inoltre, anche Ryanair ha presentato una valutazione della redditività svolta da Oxera sulla base delle informazioni disponibili quando è stato concluso l'accordo Ryanair del 1999, che erano state fornite dall'aeroporto e da Ryanair. I risultati di tale calcolo sono sintetizzati nella tabella 16. La valutazione svolta da Oxera mostra altresì che era prevedibile che l'accordo di Ryanair del 1999 generasse un VAN positivo per l'aeroporto.
- (454) Inoltre, sulla base delle informazioni disponibili, la Commissione ritiene convincente l'argomentazione avanzata dalla Germania, secondo la quale la capacità di generare traffico addizionale mediante accordi con Ryanair offriva a FFHG la possibilità di attrarre clienti con potenziale di crescita, migliorare l'utilizzazione complessiva dell'aeroporto e soprattutto ridurre le perdite.

Conclusione

- (455) Dopo aver analizzato l'accordo e le aspettative di FFHG nel momento in cui l'accordo Ryanair del 1999 è stato concluso, la Commissione prende atto con soddisfazione del fatto che l'accordo ha contribuito alla redditività dell'aeroporto di Francoforte Hahn, in quanto i ricavi incrementali previsti sono stati superiori ai costi incrementali previsti. Poiché il contratto era conforme al principio MEO, non ha conferito alcun vantaggio a Ryanair.

⁽¹⁰⁷⁾ Costi di investimento della nuova aerostazione passeggeri pari a [...] milioni di DM/utilizzazione economica prevista dell'aerostazione di 20 anni = ammortamento di [...] DM p.a.



- (456) Poiché uno dei criteri cumulativi ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, non è soddisfatto, la Commissione ritiene che l'accordo Ryanair del 1999 stipulato tra l'aeroporto di Francoforte Hahn e Ryanair non costituisca aiuto di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

8.2.3. MISURA 8: TARIFFARIO 2001 DEI DIRITTI AEROPORTUALI

- (457) La Commissione osserva che il tariffario 2001 dei diritti aeroportuali è entrato in vigore il 1° ottobre 2001. In quel momento Ryanair era la principale compagnia aerea passeggeri operante nell'aeroporto di Francoforte Hahn, giacché Volare e Air Polonia hanno cominciato a operare nell'aeroporto soltanto nel 2003, mentre Wizzair e Iceland Express soltanto nel 2005.
- (458) Il tariffario 2001 dei diritti aeroportuali si applicava a tutte le compagnie aeree che utilizzavano l'aeroporto di Francoforte Hahn e offriva un sostegno al marketing variabile e fisso per nuove compagnie aeree, nuove destinazioni e incremento del numero di passeggeri.
- (459) Il tariffario 2001 dei diritti aeroportuali è stato introdotto per accrescere la competitività dell'aeroporto di Francoforte Hahn e sostenere la strategia di crescita dell'aeroporto in quel periodo.
- (460) In questo contesto la Germania ha dichiarato che non è stato concesso alcun vantaggio mediante il tariffario 2001 dei diritti aeroportuali e ha convenuto con la Commissione sul fatto che i risultati del MEOT per l'accordo Ryanair del 2002, che è basato sul tariffario 2001 dei diritti aeroportuali e ha introdotto un ulteriore sostegno al marketing, possano servire da parametro (cfr. la sezione 8.2.4).
- (461) La Commissione conviene che l'accordo Ryanair del 2002 possa servire da parametro per il tariffario 2001 dei diritti aeroportuali, soprattutto in considerazione del fatto che la principale compagnia aerea nell'aeroporto quando è stato introdotto il tariffario 2001 dei diritti aeroportuali era Ryanair e che i diritti concordati nell'accordo Ryanair del 2002 corrispondono ai diritti fissati nel tariffario del 2001.

Conclusione

- (462) In considerazione del calcolo della redditività incrementale svolto nel quadro dell'accordo Ryanair del 2002, che si basava sul tariffario 2001 dei diritti aeroportuali, la Commissione conclude che anche l'introduzione del tariffario 2001 dei diritti aeroportuali era conforme al principio MEO, poiché contribuiva in misura apprezzabile, da una prospettiva ex ante, alla redditività dell'aeroporto.
- (463) Poiché almeno uno dei criteri cumulativi ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, non è soddisfatto, la Commissione ritiene che il tariffario 2001 dei diritti aeroportuali non costituisca aiuto di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

8.2.4. MISURA 9: ACCORDO RYANAIR DEL 2002

- (464) L'accordo Ryanair del 1999 è stato sostituito dall'accordo Ryanair del 2002, che è entrato in vigore il 14 febbraio 2002. L'accordo Ryanair del 2002 è stato concluso per un periodo di [...] anni (ossia fino a [...]). Ryanair dispone dell'opzione di prorogare l'accordo a condizioni simili fino al [...].
- (465) Prima di decidere in merito all'accordo Ryanair del 2002, il 21 maggio 2001 FFHG ha effettuato una valutazione di redditività approssimativa (cfr. la tabella 27).



Tabella 27

Valutazione della redditività dell'accordo Ryanair del 2002

Entrate da fatturato per ciascun volo (132,30 passeggeri per ciascun volo)	Unità	Ammontare per ciascun volo	Costi/fatturato per ciascun volo in DM
Ricavi derivanti dalla biglietteria	Volo	[...]	[...]
Tasse passeggeri (meno 3,52 DM di sostegno al marketing) ⁽¹⁾	Pass.	[...]	[...]
Tassa sulla sicurezza	Pass.	[...]	[...]
Carburante	m ³	[...]	[...]
Fatturato non aeronautico (anno di riferimento 2000)	Pass.	[...]	[...]
Parcheggio	Pass.	[...]	[...]
Fatturato totale per ciascun volo			[...]
Costi variabili per ciascun volo			
Salari			
OPS	Ore	[...]	[...]
Assistenza sulla rampa	Ore	[...]	[...]
Dispositivi di sdoganamento ⁽²⁾			
— costi di esercizio totali per l'approvvigionamento	Volo	[...]	[...]
— 1 automezzo <i>follow me</i>	Volo	[...]	[...]
— 1 veicolo per il trasporto bagagli	Volo	[...]	[...]
— 1 camion cisterna acque di scolo	Volo	[...]	[...]
— 1 camion cisterna acqua	Volo	[...]	[...]
— 1 gruppo elettrogeno esterno	Volo	[...]	[...]
— 1 <i>push back</i>	Volo	[...]	[...]
Sdoganamento dei passeggeri e dei bagagli			
— Sdoganamento dei passeggeri (importo forfettario per il check-in)	Volo	[...]	[...]
— Sdoganamento dei bagagli (importo forfettario)	Volo	[...]	[...]
— controllo passeggeri	Pass.	[...]	[...]
Costi variabili totali per ciascun volo			[...]
Deckungsbeitrag I per ciascun volo			[...]
Deckungsbeitrag I per ogni anno ⁽³⁾			[...]
Nuovo sostegno alla rotta ⁽⁴⁾			[...]



Entrate da fatturato per ciascun volo (132,30 passeggeri per ciascun volo)	Unità	Ammontare per ciascun volo	Costi/fatturato per ciascun volo in DM
Ammortamento degli investimenti indotti da Ryanair (⁵)			[...]
Costi di finanziamento degli investimenti summenzionati (tasso d'interesse: 5 %)			[...]
Contributo annuale incrementale agli utili			[...]

(1) FFHG basava le proprie aspettative per le entrate derivanti dalle tasse passeggeri sull'ipotesi che Ryanair avrebbe usato HHN come base per 3 aeromobili, e per questo motivo la tassa passeggeri era stata ridotta di [...] EUR di sostegno al marketing per ciascun passeggero.

(2) I costi corrispondono al noleggio per l'utilizzo dei dispositivi di sdoganamento oltre ai costi di esercizio del materiale («costi di esercizio per l'approvvigionamento»).

(3) Sulla base di [...] voli annuali.

(4) FFHG presumeva che Ryanair avrebbe aperto 3 nuove rotte, per le quali avrebbe pagato [...] DM.

(5) L'ammortamento riguarda l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri che rendeva necessario un investimento pari a [...] EUR ([...] EUR più [...] EUR per la prevista domanda aggiuntiva) oltre ai costi di finanziamento. Questi costi di investimento sono stati ripartiti per Ryanair a seconda della sua quota del volume di passeggeri di HHN pari al [...]%. Periodo di ammortamento: [...] anni. Benché si ritenesse che i costi di investimento originali per l'aerostazione non fossero indotti da Ryanair, il calcolo di FFHG ha tenuto conto dei costi di investimento addizionali previsti per l'aerostazione.

Fonte: relazione PWC 2006, pag. 34, e valutazione della redditività da parte di FFHG dell'accordo Ryanair del 2002, 21 maggio 2001

- (466) Mentre la valutazione della redditività svolta da FFHG e presentata dalla Germania non comprendeva una proiezione per l'intero periodo coperto dall'accordo Ryanair del 2002, era evidente che si prevedeva la redditività dell'accordo Ryanair del 2002 fin dal primo anno di attività di Ryanair. Anche se un MEO normalmente effettuerebbe un calcolo per l'intera durata dell'accordo, nel caso specifico, poiché si prevedeva che l'accordo avrebbe recato un contributo positivo fin dal primo anno — pur in presenza di risultati stabili in termini di numero di passeggeri e di ricavi attesi (dei quali in realtà era stato previsto un aumento) — FFHG poteva ragionevolmente attendersi che l'accordo avrebbe recato complessivamente un contributo positivo alla sua redditività (cfr. punto (471)).
- (467) I ricavi incrementali considerati nella valutazione della redditività comprendono i ricavi aeronautici e altri ricavi non aeronautici come stabilito dall'accordo Ryanair del 2002, nonché ricavi dal duty-free e dalle vendite. Il valore trainante principale dei ricavi attesi era il traffico passeggeri previsto. Per quanto riguarda quest'ultimo, FFHG prevedeva di gestire circa 392 137 passeggeri Ryanair nel 2002 ⁽¹⁰⁸⁾. Questa previsione del traffico è stata addirittura superata dagli effettivi sviluppi, in termini di volume passeggeri, registrati dall'aeroporto (cfr. la tabella 1).
- (468) Anche se, come dichiarato da Lufthansa, il nuovo sostegno alla rotta fosse stato sottovalutato nella valutazione di redditività effettuata da FFHG, il maggior sostegno al marketing sarebbe stato compensato dalle entrate più elevate generate da ricavi aeronautici e non aeronautici derivanti da un maggior volume di passeggeri.
- (469) I costi incrementali considerati comprendono i costi dei servizi di assistenza a terra forniti da un'azienda esterna, i costi del personale addizionale da assumere, i costi per il marketing, lo sviluppo di nuove rotte e i controlli di sicurezza. Inoltre, sono stati considerati anche l'ammortamento e i costi del finanziamento degli investimenti indotti direttamente da Ryanair. Tali investimenti, secondo le stime, ammontavano a circa [...] milioni di DM e riguardavano soprattutto l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri. Benché si ritenesse che l'aerostazione non fosse stata indotta da Ryanair, il calcolo di FFHG ha tenuto conto dei costi di investimento addizionali per l'aerostazione.
- (470) Mentre la valutazione di redditività effettuata da FFHG e presentata dalla Germania non scontava i futuri pagamenti alla data in cui era stato concluso l'accordo Ryanair del 2002, risulta evidente che, secondo le previsioni, l'accordo sarebbe stato redditizio. La Commissione osserva che l'ipotesi sottesa al calcolo ex ante, che tiene conto delle condizioni di mercato prevalenti allorché era stato effettuato tale calcolo, era ragionevole. In particolare, il volume di passeggeri previsto è stato addirittura superato dagli effettivi sviluppi, in termini di volume passeggeri, registrati dall'aeroporto (cfr. la tabella 1) e ha generato ricavi aeronautici e non aeronautici più elevati.

⁽¹⁰⁸⁾ Questo sulla base del seguente calcolo: [...] voli nel 2002 * [...] passeggeri per ciascun volo = 392 137 passeggeri Ryanair. Quest'ipotesi si basava su circa [...] voli giornalieri operati da Ryanair.



- (471) La Commissione osserva che la dirigenza di FFHG, tenendo conto di tutti i costi e i redditi incrementali derivanti dall'attività di Ryanair nell'aeroporto, prevedeva che l'accordo di Ryanair del 2002 avrebbe arrecato, per tutta la sua durata, un contributo positivo alla redditività dell'aeroporto di Francoforte Hahn con un VAN pari almeno a [...] milioni di DM (tasso di attualizzazione = [...] %) ⁽¹⁰⁹⁾. La Commissione osserva che, in considerazione degli effettivi sviluppi, in termini di volume passeggeri, registrati dall'aeroporto di Francoforte Hahn, il VAN calcolato sulla base dell'accordo Ryanair del 2002 sembra sottostimare l'effettiva redditività incrementale dell'accordo.
- (472) Inoltre, poiché si prevedeva che l'accordo Ryanair del 2002 avrebbe non soltanto coperto tutti i costi incrementali ma anche contribuito positivamente alla redditività di FFHG, ci si attendeva anche che l'attività complessiva dell'aeroporto di Francoforte Hahn divenisse più redditizia mentre l'accordo Ryanair del 2002 era in vigore.

Valutazione della redditività dell'accordo Ryanair del 2002 da parte di Oxera

- (473) Inoltre, anche Ryanair ha presentato una valutazione della redditività svolta da Oxera sulla base delle informazioni disponibili quando è stato concluso l'accordo Ryanair del 2002 (che erano state fornite dall'aeroporto e da Ryanair). I risultati di tale calcolo sono sintetizzati nella tabella 17. Sulla base del MEIT di Oxera dell'accordo Ryanair del 2002, la Commissione ha svolto un'analisi della sensibilità sui ricavi non aeronautici considerati nella valutazione.
- (474) Anche se i ricavi non aeronautici fossero stati ridotti in media del 20 % — per effettuare una valutazione della sensibilità sui ricavi non aeronautici ipotizzati — il VAN dell'accordo Ryanair del 2002 sarebbe ammontato a [...] milioni di EUR, lasciando costanti tutte le altre ipotesi (cfr. la tabella 28).

Tabella 28

Valutazione adeguata della redditività dell'accordo Ryanair del 2002 da parte di Oxera (riduzione del 20 % del ricavo non aeronautico)

[...]

Conclusioni

- (475) Dopo aver analizzato la valutazione di redditività dell'accordo Ryanair del 2002 effettuata da Oxera e le aspettative di FFHG nel momento in cui l'accordo è stato concluso, la Commissione prende atto con soddisfazione del fatto che l'accordo poteva ragionevolmente essere considerato un contributo alla redditività dell'aeroporto di Francoforte Hahn (tenendo conto delle condizioni di mercato prevalenti in quel periodo) in quanto i ricavi incrementali previsti erano superiori ai costi incrementali previsti. Essendo conforme al principio MEO, l'accordo Ryanair del 2002 non ha pertanto conferito alcun vantaggio a Ryanair.
- (476) Poiché uno dei criteri cumulativi ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, non è soddisfatto, la Commissione ritiene che l'accordo Ryanair del 2002 non costituisca aiuto di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

8.2.5. MISURA 10: ACCORDO RYANAIR DEL 2005

- (477) Il 4 novembre 2005 è stata approvata una modifica all'accordo Ryanair del 2002, ossia l'«*Accordo Ryanair/ Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH Consegna degli aeromobili da 6 a 18 — dall'anno 2005 all'anno 2012*». Il 18 novembre 2005 la conclusione dell'accordo Ryanair del 2005 è stata approvata dal consiglio di vigilanza di FFHG. L'accordo Ryanair del 2005 è valido sino al [...].

⁽¹⁰⁹⁾ Valutazione di redditività basata sul contributo agli utili del 2002 recato dall'accordo Ryanair del 2002.
[...]



- (478) La Germania ha anche dichiarato che l'accordo Ryanair del 2005 è coerente con il principio MEO. A sostegno di tale affermazione, la Germania ha fornito un MEOT svolto da PWC: il MEOT di PWC mette a confronto due scenari per determinare l'impatto incrementale dell'accordo di Ryanair del 2005: (i) un piano industriale ex ante di FFHG con il coinvolgimento di Ryanair e (ii) uno scenario alternativo con un piano industriale ex ante di FFHG senza il coinvolgimento di Ryanair. Il flusso di cassa incrementale viene calcolato come la differenza tra i due scenari (come sintetizzato nella tabella 29).

Tabella 29

MEOT dell'accordo Ryanair del 2005

[...]

Fonte: relazione PWC del 2006, pagine 88 e 89.

- (479) La Commissione ritiene che il flusso di cassa incrementale individuato come la differenza tra i due scenari tenga conto di tutti i costi e i ricavi incrementali indotti dalla presenza di Ryanair all'aeroporto. Inoltre, questo calcolo di redditività tiene conto anche degli investimenti indotti dalla presenza di Ryanair all'aeroporto. Secondo il MEOT supplementare effettuato da PWC in seguito alla decisione di avvio del procedimento del 2008, un importo totale di [...] milioni di investimenti può essere attribuito a Ryanair, laddove i rimanenti [...] milioni di EUR riguardano lo sviluppo dell'infrastruttura merci dell'aeroporto (ossia [...] milioni di EUR in totale).
- (480) La Commissione osserva che la dirigenza di FFHG, tenendo conto di tutti i costi e dei redditi incrementali derivanti dall'attività di Ryanair nell'aeroporto, prevedeva che l'accordo di Ryanair del 2005 avrebbe recato, per tutta la sua durata, un contributo positivo alla redditività dell'aeroporto di Francoforte Hahn con un VAN pari almeno a [...] milioni di EUR (tasso di attualizzazione = [...] %) ⁽¹¹⁰⁾.
- (481) In tale contesto la Commissione osserva che, tenendo conto delle condizioni del mercato prevalenti e della crescita significativa dei vettori low cost a partire dal 2000, le ipotesi sottese al piano industriale ex ante sembrano essere realistiche. Allo stesso tempo, in considerazione del vasto orizzonte di programmazione per quanto riguarda gli effettivi sviluppi, in termini di volume passeggeri, registrati dall'aeroporto di Francoforte Hahn, il VAN calcolato sulla base di un tasso di attualizzazione del [...] % potrebbe non tenere debitamente conto dei rischi che potenzialmente influiscono sulle ipotesi sottese.
- (482) La Commissione pertanto ha svolto una valutazione di sensibilità del tasso di attualizzazione (cfr. la tabella 30). Applicando un tasso di attualizzazione del [...] %, il VAN ammonta ancora a [...] milioni di EUR. Inoltre, anche se si ritenesse che un tasso di attualizzazione del [...] % non consentirebbe comunque di porre rimedio a incertezze sulle previsioni di lungo termine per quanto riguarda il volume di passeggeri, occorre tener conto del fatto che, secondo le previsioni, l'accordo avrebbe dovuto recare un contributo positivo alla redditività di FFHG a partire dal primo anno e che apparentemente FFHG non aveva un valido motivo, visto l'andamento generale del mercato, per attendersi un calo negli anni successivi.

Tabella 30

MEOT dell'accordo Ryanair del 2005 — Valutazione di sensibilità del tasso di attualizzazione

[...]

⁽¹¹⁰⁾ La Commissione ha appreso che anche il Land Renania-Palatinato ha concluso accordi di marketing con Ryanair. Tali accordi tuttavia non erano inclusi nelle misure riguardo alle quali la Commissione ha avviato il procedimento di indagine formale nel 2008 e pertanto non sono inclusi nell'analisi della presente decisione, ferma restando qualsiasi azione futura che la Commissione decida di adottare in relazione a questi accordi.



Conclusione

- (483) In considerazione dell'analisi della redditività incrementale svolta, la Commissione conclude che l'accordo Ryanair del 2005 era conforme al principio MEO, poiché contribuiva in misura apprezzabile, da una prospettiva ex ante e tenendo conto delle condizioni del mercato prevalenti, alla redditività del gestore aeroportuale. La Commissione pertanto conclude che la decisione di FFHG di sottoscrivere l'accordo Ryanair del 2005 non ha conferito alcun vantaggio economico alla compagnia aerea che essa non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato.
- (484) Poiché uno dei criteri cumulativi ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, non è soddisfatto, la Commissione ritiene che l'accordo Ryanair del 2005 stipulato tra l'aeroporto di Francoforte Hahn e Ryanair non costituisca aiuto di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato ⁽¹¹⁾.

8.2.6. MISURA 11: TARIFFARIO 2006 DEI DIRITTI AEROPORTUALI

- (485) Il tariffario 2006 dei diritti aeroportuali è entrato in vigore il 1° giugno 2006 e ha sostituito il tariffario 2001 dei diritti aeroportuali. Segue tuttavia gli stessi principi fondamentali del tariffario 2001 dei diritti aeroportuali. Rispetto al tariffario 2001 le modifiche riguardano i diritti di approdo e partenza, la tassa passeggeri e il sostegno al marketing per l'attivazione di una nuova rotta e il volume di traffico generato a seconda del numero totale dei passeggeri (passeggeri in partenza e in arrivo trasportati dalla compagnia aerea).
- (486) La Germania ha sostenuto che il tariffario 2006 dei diritti aeroportuali non ha conferito alcun vantaggio a Ryanair. In primo luogo la Germania ha giustificato la differenziazione delle tasse passeggeri, dichiarando che questa era stata introdotta per offrire un incentivo ad altri vettori low-cost, coprendo contemporaneamente i costi di esercizio dell'aeroporto. Una riduzione delle tasse in base al volume di passeggeri, sostiene la Germania, costituisce un comportamento comune negli aeroporti nazionali e internazionali. Dal momento che la soglia per accedere agli sconti era estremamente bassa (100 000 passeggeri all'anno) gli sconti stessi erano accessibili anche alle compagnie di minori dimensioni.
- (487) Per dimostrare tutto ciò, la Germania ha presentato una valutazione di redditività ex ante che metteva a confronto uno scenario con l'introduzione del tariffario 2006 dei diritti aeroportuali con uno scenario senza tale introduzione, come risulta dalla sintesi di cui alla tabella 31. La Commissione ritiene che, tenendo conto delle condizioni del mercato prevalenti e degli effettivi risultati operativi di FFHG in quel periodo, il calcolo della redditività si sia basato su ipotesi realistiche.

Tabella 31

Valutazione di redditività del tariffario 2006 dei diritti aeroportuali

In 1 000 EUR	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EBITDA con il tariffario 2006 dei diritti aeroportuali	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA senza il tariffario 2006 dei diritti aeroportuali	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Impatto incrementale del tariffario 2006 dei diritti aeroportuali	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: relazione PWC del 2006, pagina 57.

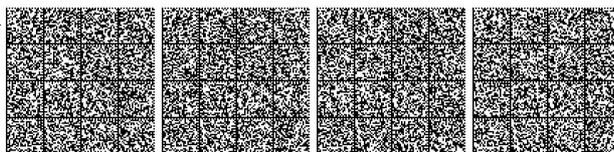
⁽¹¹⁾ La Commissione ha appreso che il Land Renania-Palatinato ha concluso accordi di marketing con Ryanair. Tali accordi tuttavia non erano inclusi nelle misure riguardo alle quali la Commissione ha avviato il procedimento di indagine formale nel 2008, e pertanto non sono inclusi nell'analisi della presente decisione, ferma restando qualsiasi azione futura che la Commissione decida di adottare in relazione a questi accordi.



- (488) Come risulta dalla sezione 8.2.1, gli accordi conclusi tra compagnie aeree e un aeroporto possono essere considerati conformi al MEOT quando contribuiscono in misura apprezzabile, da una prospettiva ex ante, alla redditività dell'aeroporto. L'aeroporto deve dimostrare che, al momento di concludere un accordo con una compagnia aerea (per esempio un contratto individuale o un regime complessivo di diritti aeroportuali) è in grado di coprire tutti i costi derivanti dall'accordo per tutta la durata dello stesso, con un ragionevole margine di profitto sulla base di sane prospettive di medio termine.
- (489) Inoltre, al fine di valutare se un accordo concluso da un aeroporto con una compagnia aerea sia conforme al MEOT, le entrate attese da attività non aeronautiche derivanti dall'attività della compagnia aerea dovrebbero essere prese in considerazione insieme ai diritti aeroportuali, al netto di eventuali sconti, sostegno al marketing o sistemi di incentivazioni. Analogamente, andrebbe tenuto conto di tutti i costi previsti sostenuti in misura incrementale dall'aeroporto in relazione alle attività della compagnia aerea nell'aeroporto. Tali costi incrementali potrebbero comprendere tutte le categorie di spese o investimenti, ad esempio costi incrementali di investimenti, personale e attrezzature indotti dalla presenza della compagnia aerea nell'aeroporto. Ad esempio, se l'aeroporto deve ampliare o costruire un nuovo terminal o altre strutture per tener conto essenzialmente delle esigenze di una specifica compagnia aerea, tali costi dovrebbero essere presi in considerazione nel calcolo dei costi incrementali. Non si deve tener conto invece, ai fini del MEOT, dei costi che l'aeroporto dovrebbe sostenere in ogni caso indipendentemente dall'accordo con la compagnia aerea.
- (490) Per quanto riguarda la valutazione di redditività svolta da FFHG prima dell'introduzione del tariffario 2006 dei diritti aeroportuali, la Commissione ritiene che si sia tenuto conto di tutti i costi e dei ricavi incrementali indotti dall'introduzione di questo tariffario e che essi si basassero su ipotesi ragionevoli che tengono conto delle condizioni del mercato prevalenti nonché degli effettivi risultati di FFHG. Il tariffario 2006 dei diritti aeroportuali non era limitato nel tempo; pertanto era sufficiente per il gestore aeroportuale calcolare la redditività complessiva del tariffario 2006 dei diritti aeroportuali per diversi anni consecutivi. Inoltre FFHG poteva modificare in qualsiasi momento il tariffario dei diritti aeroportuali, qualora si dimostrasse che i ricavi generati erano insufficienti a coprire i costi incrementali indotti dall'utilizzo di questo tariffario da parte delle compagnie aeree. In aggiunta, poiché Ryanair ha concluso un accordo individuale, il tariffario non si applicava alla compagnia aerea principale (che registrava una quota di passeggeri del 90 % circa) ma si applicava alle altre compagnie aeree che contavano una quota di passeggeri del 10 % circa. Pertanto i costi incrementali del tariffario 2006 dei diritti aeroportuali erano molto limitati e FFHG prevedeva di poter utilizzare meglio le proprie risorse.
- (491) Mentre l'analisi ex ante effettuata da FFHG e presentata dalla Germania non scontava i futuri pagamenti alla data in cui era entrato in vigore il tariffario 2006 dei diritti aeroportuali, risulta evidente che secondo le previsioni il tariffario sarebbe stato redditizio a partire dal primo anno.
- (492) Inoltre, dati gli alti costi fissi e i costi incrementali assai limitati per quanto riguarda la fornitura di servizi conformemente al tariffario 2006 dei diritti aeroportuali, tali previsioni non erano sensibili alle ipotesi concernenti l'andamento generale del traffico.

Conclusione

- (493) In considerazione del calcolo della redditività incrementale svolto, la Commissione conclude che l'introduzione del tariffario 2006 dei diritti aeroportuali era conforme al principio MEO, poiché contribuiva in misura apprezzabile, da una prospettiva ex ante, alla redditività dell'aeroporto. In particolare, tutti i costi dell'aeroporto connessi all'introduzione del tariffario 2006 dei diritti aeroportuali erano coperti dai ricavi (derivanti da attività aeronautiche e non aeronautiche) generati dall'introduzione di tale tariffario, con un ragionevole margine di profitto. Inoltre, era ragionevolmente prevedibile che i costi direttamente attribuibili agli accordi individuali stipulati con specifiche compagnie aeree sarebbero stati superati dai ricavi attribuibili alla presenza di tali compagnie (cfr. la sezione 8.2.5). Pertanto, era ragionevolmente prevedibile che (tenendo conto delle condizioni di mercato prevalenti al momento dell'introduzione) il tariffario 2006 dei diritti aeroportuali avrebbe contribuito alla redditività complessiva dell'aeroporto nel lungo periodo.
- (494) La Commissione pertanto conclude che il tariffario 2006 dei diritti aeroportuali non conferisce un vantaggio economico alle compagnie aeree che esse non avrebbero ottenuto in condizioni normali di mercato. Inoltre esso era accessibile a tutti i potenziali utenti dell'aeroporto a condizioni trasparenti e non discriminatorie. Di conseguenza, il tariffario 2006 dei diritti aeroportuali non costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.



9. LEGITTIMITÀ DELL'AIUTO

- (495) Ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato, gli Stati membri sono tenuti a notificare i progetti diretti a istituire o modificare aiuti e non possono dare esecuzione alle misure progettate prima che la procedura di notifica abbia condotto a una decisione finale.
- (496) Poiché le misure n. 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 12 sono già state messe a disposizione di FFHG o concesse irrevocabilmente conferendo a FFHG il diritto di ricevere i relativi fondi, la Commissione ritiene che la Germania non abbia rispettato il divieto di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato ⁽¹¹²⁾.

10. VALUTAZIONE GIURIDICA — COMPATIBILITÀ DELL'AIUTO

10.1. L'APPLICABILITÀ DEGLI ORIENTAMENTI PER IL SETTORE DELL'AVIAZIONE DEL 2005 E DEL 2014

- (497) L'articolo 107, paragrafo 3, del trattato prevede una serie di eccezioni rispetto alla regola generale fissata dall'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, secondo cui l'aiuto di Stato non è compatibile con il mercato interno. In particolare, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato «gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse» possono considerarsi compatibili con il mercato interno.
- (498) A tal riguardo, gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 forniscono un quadro di valutazione per stabilire se l'aiuto concesso agli operatori aeroportuali possa essere dichiarato compatibile ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato.
- (499) In conformità degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, la Commissione ritiene che la comunicazione della Commissione relativa alla determinazione delle norme applicabili alla valutazione degli aiuti di Stato illegalmente concessi ⁽¹¹³⁾ si applichi agli aiuti agli investimenti illegali agli aeroporti. A tale proposito, se gli aiuti agli investimenti illegali sono stati concessi prima del 4 aprile 2014, la Commissione applicherà le norme di compatibilità vigenti allorché gli aiuti agli investimenti illegali sono stati concessi. Di conseguenza, la Commissione applicherà i principi esposti negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 nel caso di aiuti agli investimenti illegali agli aeroporti concessi prima del 4 aprile 2014 ⁽¹¹⁴⁾.
- (500) In applicazione degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, la Commissione ritiene inoltre che le disposizioni della sua comunicazione relativa alla determinazione delle norme applicabili alla valutazione degli aiuti di Stato illegalmente concessi non debbano applicarsi ai casi di aiuti al funzionamento illegali concessi ad aeroporti prima del 4 aprile 2014. La Commissione applicherà invece i principi contenuti negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 a tutti i casi relativi ad aiuti al funzionamento ad aeroporti (notifiche pendenti e aiuti illegali non notificati) anche se l'aiuto è stato concesso prima del 4 aprile 2014 e dell'inizio del periodo transitorio ⁽¹¹⁵⁾.
- (501) La Commissione ha già concluso, al considerando 496 che le misure oggetto di valutazione costituiscono un aiuto di Stato illegale erogato prima del 4 aprile 2014.

10.2. DISTINZIONE TRA AIUTO ALL'INVESTIMENTO E AIUTO AL FUNZIONAMENTO

- (502) Alla luce delle disposizioni degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 di cui ai considerando 499 e 500, la Commissione deve determinare se le misure in questione costituiscano un aiuto illegale all'investimento o al funzionamento.
- (503) Ai sensi del paragrafo 25, punto 18, degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione, per «aiuto all'investimento» si intende un «aiuto destinato a finanziare attività di capitale fisso; più nello specifico per coprire un «deficit di finanziamento dei costi di capitale». Inoltre, in conformità di tale disposizione, l'aiuto all'investimento può riguardare sia un versamento anticipato (per coprire i costi di investimento iniziali) sia un aiuto versato in forma di rate periodiche (per coprire i costi di capitale, in relazione all'ammortamento annuale e ai costi di finanziamento).

⁽¹¹²⁾ Causa T-109/01 *Fleuren Compost/Commissione* (Raccolta 2004, pag. II-127).

⁽¹¹³⁾ GU C 119 del 22.5.2002, pag. 22.

⁽¹¹⁴⁾ Punto 173 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

⁽¹¹⁵⁾ Punto 172 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.



- (504) L'aiuto al funzionamento, d'altro canto, riguarda la copertura, in tutto o in parte, dei costi di esercizio di un aeroporto, definiti come «i costi relativi alla fornitura di servizi aeroportuali, tra cui categorie di costi quali costi di personale, servizi prestati sulla base di contratti, comunicazioni, rifiuti, energia, manutenzione, affitti e costi amministrativi, ad esclusione dei costi di capitale, di sostegno alla commercializzazione o altri incentivi concessi alle compagnie aeree dall'aeroporto, e i costi di competenza dei pubblici poteri» ⁽¹¹⁶⁾.
- (505) Alla luce di tali considerazioni, si può ritenere che gli aumenti di capitale e le sovvenzioni dirette connessi ai progetti di investimento costituiscano aiuti all'investimento a favore di FFHG.
- (506) Al contrario, la parte relativa ai trasferimenti delle perdite annuali utilizzata per coprire le perdite operative annuali ⁽¹¹⁷⁾ di FFHG al netto dei costi inclusi nell'EBITDA che rientrano nella competenza dei poteri pubblici come risulta dalla sezione 8.1.4.1 costituisce aiuti al funzionamento a favore di FFHG.
- (507) Infine, la parte relativa ai trasferimenti delle perdite annuali a copertura delle perdite di FFHG che non rientravano già nell'EBITDA (ossia l'ammortamento annuo degli attivi, i costi del finanziamento ecc.), meno i costi che rientrano nella competenza dei poteri pubblici come stabilito nella sezione 8.1.4.1, costituisce un aiuto all'investimento.
- (508) Come illustrato in precedenza, in tutti i casi sarà considerato soltanto il sostegno concesso dopo la sentenza Aéroports de Paris del 12 dicembre 2000.

10.3. COMPATIBILITÀ DELL'AIUTO ALL'INVESTIMENTO A NORMA DEGLI ORIENTAMENTI PER IL SETTORE DELL'AVIAZIONE DEL 2005.

- (509) Ai sensi del punto 61 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, la Commissione deve accertare se le seguenti condizioni cumulative siano soddisfatte:
- la costruzione e lo sfruttamento dell'infrastruttura risponde a un obiettivo di interesse comune chiaramente definito (sviluppo regionale, accessibilità ecc.);
 - l'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo perseguito;
 - l'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine, in particolare in relazione all'uso delle infrastrutture esistenti;
 - l'accesso all'infrastruttura è aperto a tutti gli utenti potenziali in modo paritario e non discriminatorio; e
 - lo sviluppo degli scambi commerciali non è compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione.
- (510) Inoltre, per essere compatibile, l'aiuto di Stato a favore degli aeroporti deve avere, come ogni altra misura di aiuto di Stato, un effetto di incentivo ed essere necessario e proporzionato all'obiettivo legittimo perseguito.
- (511) La Germania ha dichiarato che l'aiuto all'investimento a favore di FFHG soddisfa tutti i criteri di compatibilità contenuti negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.

a) **L'aiuto contribuisce al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune**

- (512) L'aiuto all'investimento a favore di FFHG mirava a finanziare l'ulteriore conversione dell'ex base militare statunitense in un aeroporto dell'aviazione civile e sostanzialmente a sviluppare l'infrastruttura dell'aeroporto. Queste misure hanno fornito un significativo contributo allo sviluppo regionale e alla connettività della regione di Hunsrück, alla creazione di nuovi posti di lavoro in un'area la cui economia era stata colpita dalla chiusura della base militare statunitense nonché alla decongestione dell'aeroporto di Francoforte sul Meno.

⁽¹¹⁶⁾ Paragrafo 25, punto 22, degli orientamenti del 2014 per il settore dell'aviazione.

⁽¹¹⁷⁾ Utile al lordo di interessi, imposte e ammortamenti («EBITDA»).



- (513) La regione di Hunsrück, come ha evidenziato la Germania, è circondata da diverse aree (come il Landkreis Birkenfeld) evidenziate come regioni che avevano bisogno di sostegno nell'ambito del «*Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur*». In effetti, nel periodo in considerazione, il Landkreis Birkenfeld era ritenuto, almeno in parte, una regione il cui prodotto interno lordo (PIL) era inferiore alla media dell'Unione ⁽¹¹⁸⁾.
- (514) La Commissione ritiene che lo sviluppo dell'aeroporto di Francoforte Hahn abbia contribuito in modo significativo alla creazione di nuovi posti di lavoro nella regione di Hunsrück. Come è stato dimostrato dalla Germania, tenendo conto di tutti gli aspetti delle attività aeroportuali, nel 2012 l'aeroporto di Francoforte Hahn ha creato 3 063 posti di lavoro nella regione di Hunsrück, il 74 % dei quali a tempo pieno; il 90 % di quei lavoratori vive anche nella regione.
- (515) Inoltre lo sviluppo dell'aeroporto di Francoforte Hahn ha avuto anche effetti positivi, indiretti, indotti e catalizzatori sulla creazione di posti di lavoro nella regione nonché sullo sviluppo regionale in generale, mediante un numero crescente di attività economiche e turistiche. Secondo le informazioni fornite dalla Germania, l'aeroporto di Francoforte Hahn contribuisce sensibilmente allo sviluppo strategico del turismo in arrivo (circa il 33 % dei passeggeri, ossia circa un milione di passeggeri nel 2005) e in partenza (circa il 67 % dei passeggeri) per il Land Renania-Palatinato. Come ha fatto notare la Germania, l'88 % dei passeggeri in arrivo rimane almeno una notte nella regione, con un conseguente numero di pernottamenti pari a circa 5,7 milioni. Dal momento che l'88 % dei turisti in arrivo dall'aeroporto di Francoforte Hahn si trattiene almeno per una notte, e oltre l'80 % di questi rimane da due a dieci giorni, ne deriva un fatturato totale di circa 133,7 milioni di EUR all'anno. Inoltre, il turismo in arrivo ha generato circa 11 000 posti di lavoro nel Land Renania-Palatinato.
- (516) Gli investimenti sovvenzionati in questione hanno contribuito anche a migliorare l'accessibilità della zona. Tuttavia, la duplicazione di aeroporti non redditizi (o la creazione di capacità supplementare inutilizzata) non contribuisce a un obiettivo d'interesse comune. In questo caso la Commissione ritiene che l'aiuto all'investimento non comporti tale duplicazione che ridurrebbe le prospettive di medio termine per l'utilizzo di infrastrutture esistenti in altri aeroporti vicini. In effetti non ci sono altri aeroporti entro 100 km o 60 minuti di percorrenza dall'aeroporto di Francoforte Hahn. Gli aeroporti più vicini a Francoforte Hahn sono l'aeroporto di Francoforte sul Meno — ubicato a una distanza di 115 km o a un'ora e 15 minuti di percorrenza in automobile — e l'aeroporto di Lussemburgo, che si trova a 1 ora e 30 minuti di percorrenza (111 km).
- (517) L'aeroporto di Francoforte sul Meno è un hub aeroportuale internazionale con un'ampia varietà di destinazioni ed è servito prevalentemente da vettori di linea che offrono traffico di transito, mentre nell'aeroporto di Francoforte Hahn operano voli low cost da punto a punto. Il traffico nell'aeroporto di Francoforte sul Meno ha registrato un aumento costante a partire dal 2000, passando da 49,4 milioni di passeggeri nel 2000 a circa 58 milioni nel 2012. In questo periodo tuttavia l'aumento è stato caratterizzato da problemi di congestione e limiti di capacità. Come ha fatto notare la Germania, i limiti di capacità dell'aeroporto di Francoforte sul Meno sono stati superati costantemente. Pertanto, secondo la Germania, soprattutto grazie alla licenza d'esercizio di 24 ore, l'aeroporto di Francoforte Hahn ha svolto un ruolo importante nel fornire capacità supplementare e alleggerire la congestione dell'aeroporto di Francoforte sul Meno. In realtà fino al 2009 Fraport era l'azionista di maggioranza di FFHG, il gestore dell'aeroporto di Francoforte Hahn (2,7 milioni di passeggeri nel 2013, dopo aver raggiunto l'apice con circa 4 milioni di passeggeri nel 2007) e il gestore dell'aeroporto di Francoforte sul Meno (58 milioni di passeggeri e 2,1 milioni di merci) e in quanto tale stava cercando di attuare una strategia di diversificazione.
- (518) L'aeroporto di Lussemburgo, che è l'aeroporto più vicino a Francoforte Hahn pur trovandosi a una distanza di circa 111 km o a un'ora e 30 minuti di percorrenza in automobile, ha registrato circa 1,7 milioni di passeggeri nel 2008 e una rapida crescita nel 2013, quando ha raggiunto i 2,2 milioni di passeggeri. Benché l'aeroporto di Lussemburgo registri un traffico di passeggeri leggermente inferiore a quello dell'aeroporto di Francoforte Hahn, vanta però un'attività merci assai più importante (674 000 tonnellate nel 2013) e offre una varietà di voli di linea verso le capitali europee e voli charter verso destinazioni di vacanza. Questa gamma di destinazioni corrisponde in larga misura alle esigenze dei dipendenti delle istituzioni finanziarie e internazionali ubicate in Lussemburgo.
- (519) L'aeroporto di Saarbrücken si trova a 128 km di distanza dall'aeroporto di Francoforte Hahn, ossia oltre due ore di percorrenza in automobile. Inoltre Francoforte Hahn è utilizzato soprattutto da vettori low-cost (Ryanair) e il trasporto merci costituisce un elemento piuttosto importante del suo modello commerciale; l'aeroporto di Saarbrücken, invece, offre principalmente voli di linea verso destinazioni nazionali ed è utilizzato solo in misura limitata per il trasporto aereo di merci.

⁽¹¹⁸⁾ Decisione della Commissione dell'8 novembre 2006 relativa all'aiuto di Stato N 459/2006 — Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2007-2013 — Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale: Germania (GU C 295 del 5.12.2006, pag. 6).



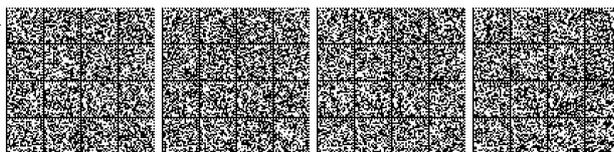
- (520) Per quanto riguarda l'aeroporto di Zweibrücken, la Germania ha sottolineato che la distanza di 127 km che lo separa dall'aeroporto di Francoforte Hahn si traduce in un'ora e 27 minuti di percorrenza in automobile o circa 4 ore in treno. La Germania aggiunge che dall'esame del traffico passeggeri e di trasporto merci tra il 2005 e il 2012 non emerge alcun rapporto di sostituzione tra gli aeroporti.
- (521) La Commissione osserva che vi è una certa sovrapposizione tra le attività dell'aeroporto di Francoforte Hahn e quelle di Zweibrücken: anche l'aeroporto di Zweibrücken opera nell'handling merci e le destinazioni servite dall'aeroporto di Zweibrücken sono soprattutto utilizzate dal traffico charter. A questo proposito, la Commissione osserva che il settore merci solitamente è caratterizzato da una maggiore mobilità rispetto al trasporto di passeggeri ⁽¹¹⁹⁾. In generale si ritiene che il bacino d'utenza per gli aeroporti merci dovrebbe avere un raggio di almeno 200 km e un tempo di spostamento di 2 ore. Le osservazioni che giungono dal settore indicano che in generale, per gli spedizionieri che vogliono trasportare merci, sarebbe accettabile fino a mezza giornata di percorrenza in camion (ossia fino a 12 ore di guida del camion) ⁽¹²⁰⁾. Inoltre il traffico charter è anche meno sensibile, in generale, al fattore tempo e può accettare fino a 2 ore di percorrenza in automobile.
- (522) Allo stesso tempo occorre osservare che, prima del 2006, quando Zweibrücken ha fatto il suo ingresso sul mercato, l'aeroporto di Francoforte Hahn era già un aeroporto ben consolidato che contava oltre 3 milioni di passeggeri e distribuiva 123 000 tonnellate di merci. In considerazione dell'evoluzione storica dei due aeroporti, della loro ubicazione geografica e della capacità ancora disponibile a Francoforte Hahn nel momento in cui l'aeroporto di Zweibrücken è entrato nel mercato dell'aviazione commerciale nel 2006, la Commissione conclude che è l'apertura dell'aeroporto di Zweibrücken a costituire una duplicazione non necessaria di infrastrutture.
- (523) Pertanto secondo la Commissione gli investimenti effettuati nell'aeroporto di Francoforte Hahn non costituiscono una duplicazione di infrastrutture non redditizie già esistenti. Al contrario, l'aeroporto di Francoforte Hahn ha svolto un ruolo importante nella decongestione dell'aeroporto di Francoforte sul Meno, senza limitare i piani di espansione di quest'ultimo. Senza gli investimenti nell'aeroporto di Francoforte Hahn, c'era in effetti il rischio che le esigenze di trasporto della regione non fossero soddisfatte.
- (524) In considerazione di quanto affermato ai considerando da 512 a 523, la Commissione conclude pertanto che gli aiuti agli investimenti diretti alla costruzione e allo sfruttamento dell'infrastruttura dell'aeroporto di Francoforte Hahn soddisfano un obiettivo chiaramente definito di interesse comune, ossia sviluppo economico regionale, creazione di posti di lavoro e migliore accessibilità della regione.

b) L'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo

- (525) Secondo la Germania, gli investimenti sono stati effettuati sulla base delle esigenze (ed erano quindi proporzionati) e l'infrastruttura costruita era necessaria all'aeroporto per garantire la connettività, servire allo sviluppo della regione e decongestionare l'aeroporto di Francoforte sul Meno.
- (526) Sulla base delle informazioni fornite dalla Germania, la Commissione concorda che gli investimenti finanziati erano necessari e proporzionati all'obiettivo di interesse comune. In effetti senza quegli investimenti non sarebbe stato possibile portare a termine la conversione dell'ex base statunitense in un aeroporto dell'aviazione civile del tutto operativo. La costruzione di strutture aeroportuali per passeggeri e merci e dei piazzali e l'ammodernamento delle vie di rullaggio erano necessari per sviluppare ulteriormente le operazioni dell'aviazione civile. Pertanto l'infrastruttura costruita era necessaria all'aeroporto per garantire la connettività e lo sviluppo della regione.
- (527) Inoltre, il progetto infrastrutturale è stato intrapreso soltanto nella misura in cui era necessario raggiungere gli obiettivi fissati: mentre l'infrastruttura era stata costruita per un traffico di circa 4 o 5 milioni di passeggeri al massimo e 500 000 tonnellate di merci, le statistiche del traffico riportate nella tabella 1 e nella tabella 2 mostrano che il traffico passeggeri è aumentato costantemente fino al 2007, raggiungendo la cifra record di 4 milioni di passeggeri (e riducendosi successivamente fino a 2,7 milioni nel 2013 per i motivi di cui al considerando 532); dalle statistiche risulta inoltre che il volume merci è aumentato fino a superare le 500 000 tonnellate di merci nel 2011. Ciò significa che la domanda di traffico prevista corrispondeva in larga misura alla domanda effettiva e che gli investimenti non sono stati eccessivi.

⁽¹¹⁹⁾ Per esempio l'aeroporto di Lipsia-Halle era in concorrenza con l'aeroporto di Vatry (in Francia) per l'insediamento dell'hub europeo di DHL. Cfr. la sentenza *Leipzig/Halle*, punto 93.

⁽¹²⁰⁾ Risposta dell'aeroporto di Liegi alla consultazione pubblica svolta sugli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.



- (528) È certamente importante evitare che l'investimento rappresenti una duplicazione di una infrastruttura non redditizia già esistente, cosa che non si è verificata nel caso in questione. Come si è già illustrato ai considerando da 516 a 523, non vi sono altri aeroporti entro 100 km o 60 minuti di percorrenza, e anche se si dovesse considerare un bacino d'utenza più ampio, non vi sono effetti di duplicazione. L'aeroporto più vicino è quello di Francoforte sul Meno, che l'aeroporto di Francoforte Hahn si proponeva di decongestionare.
- (529) Alla luce di tali considerazioni, la Commissione ritiene che questa condizione di compatibilità sia soddisfatta.

c) L'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine

- (530) La Germania ha dichiarato che, prima di adottare la decisione di ampliare ulteriormente l'infrastruttura aeroportuale, esperti esterni hanno studiato le previsioni del traffico per individuare il potenziale di traffico dell'aeroporto di Francoforte Hahn.
- (531) Dalle informazioni presentate risulta che in quel periodo gli esperti esterni avevano previsto una crescita significativa, con un passaggio da 0,3 milioni di passeggeri nel 2000 a 3,8 milioni di passeggeri entro il 2010 (cfr. la figura 2, la figura 3 e la figura 4). Per quanto riguarda lo sviluppo delle merci, gli esperti avevano previsto uno sviluppo da 151 000 tonnellate nel 2001 fino a 386 000 tonnellate nel 2010 (cfr. la figura 5), con la crescita dell'attività di trasporto merci, tra il 2006 e il 2010, derivante dal trasporto aereo di merci deviato dall'aeroporto di Francoforte sul Meno a causa del divieto di voli notturni. Queste proiezioni tuttavia avrebbero potuto realizzarsi soltanto se gli investimenti fossero stati effettuati secondo i piani.
- (532) La Commissione osserva che queste previsioni di traffico (di cui al considerando 531) sono state confermate dall'effettivo sviluppo del traffico nell'aeroporto di Francoforte Hahn (cfr. la tabella 1 e la tabella 2). Nel 2007 l'aeroporto di Francoforte Hahn ha servito circa 4 milioni di passeggeri. Dopo un periodo di crescita considerevole, negli ultimi anni il traffico aereo in Germania e nell'Unione europea è stato colpito dalla crisi economica e finanziaria del 2008/09, con un conseguente calo del trasporto aereo di passeggeri in Germania nel 2009. Gli sviluppi, in termini di volume passeggeri, registrati dall'aeroporto di Francoforte Hahn, sono stati anche determinati dall'introduzione di una tassa passeggeri in Germania nel 2011. Attualmente l'aeroporto di Francoforte Hahn serve ogni anno circa 2,7 milioni di passeggeri; nel 2011 il trasporto merci dell'aeroporto di Francoforte Hahn ammontava a 565 000 tonnellate. In seguito al fallimento di uno dei suoi clienti, nel 2013 l'aeroporto ha gestito soltanto 447 000 tonnellate di merci.
- (533) Sulla base di queste considerazioni si può pertanto concludere che l'aeroporto di Francoforte Hahn sta già utilizzando gran parte della propria capacità e che le prospettive di medio termine per l'utilizzo della capacità erano soddisfacenti.

d) Accesso paritario e non discriminatorio alle infrastrutture

- (534) Tutti gli utenti potenziali dell'infrastruttura hanno accesso all'aeroporto a condizioni paritarie e non discriminatorie. In effetti il tariffario dei diritti aeroportuali applicabile all'aeroporto di Francoforte Hahn è a disposizione del pubblico e aperto a tutti gli utenti potenziali ed effettivi dell'aeroporto in modo trasparente e non discriminatorio. Qualsiasi differenza tra i diritti aeroportuali effettivamente pagati per l'utilizzo delle infrastrutture si basava su una differenziazione giustificata sotto il profilo commerciale ⁽¹²¹⁾.
- (535) Pertanto la Commissione ritiene che questa condizione sia soddisfatta.

e) Gli scambi non sono pregiudicati in misura contraria all'interesse comune

- (536) Secondo il punto 39 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, la categoria di un aeroporto può fornire un'indicazione della misura in cui gli aeroporti siano in concorrenza tra loro e quindi della misura in cui il finanziamento pubblico erogato a un aeroporto possa avere effetti distorsivi sulla concorrenza.

⁽¹²¹⁾ Decisione della Commissione del 1° ottobre 2014, relativa all'aiuto di Stato SA.21211 — Germania — aeroporto di Francoforte Hahn e Ryanair, non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

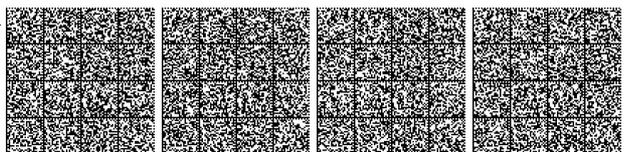


- (537) Nel bacino d'utenza standard dell'aeroporto di Francoforte Hahn (un'ora di percorrenza in automobile o una distanza di 100 km) non esistono altri aeroporti sfruttati a fini commerciali. Anche se si decidesse di ampliare il bacino d'utenza, la Commissione ritiene che l'aiuto non produca effetti negativi indebiti sulla concorrenza né sugli scambi tra gli Stati membri.
- (538) Per quanto riguarda l'aeroporto di Francoforte sul Meno (l'aeroporto più vicino a una distanza di circa 115 km e un'ora e 15 minuti di percorrenza) gli investimenti nell'aeroporto di Francoforte Hahn non hanno avuto effetti di sostituzione negativi. In realtà, prima di essere coinvolta nella gestione dell'aeroporto di Francoforte Hahn, Fraport era già gestore dell'aeroporto di Francoforte sul Meno, ma stava comunque investendo nell'aeroporto di Francoforte Hahn per decongestionare l'aeroporto di Francoforte sul Meno, poiché era prevedibile un futuro sovraccarico di capacità per questo hub. In particolare il divieto di voli notturni nell'aeroporto di Francoforte sul Meno era uno dei principali fattori di cui tener conto poiché l'aeroporto di Francoforte Hahn disponeva di una licenza d'esercizio di 24 ore.
- (539) Benché Francoforte Hahn avesse registrato una crescita significativa dal 2000 al 2007 (tabella 1 e tabella 2) risulta evidente che, rispetto a Francoforte sul Meno, la quota di traffico era rimasta assai limitata. Dal 2000 al 2003 l'aeroporto di Francoforte sul Meno ha registrato una costante crescita di passeggeri, passando da 48 milioni nel 2000 a 54,2 milioni nel 2007. A causa della crisi economica nell'aeroporto di Francoforte sul Meno è stato rilevato un leggero calo a 50,9 milioni nel 2009, seguito da un rapido aumento a 58 milioni. Per quanto riguarda il traffico merci, l'aeroporto di Francoforte sul Meno ha ottenuto una crescita costante, passando da 1,6 milioni a 2,2 milioni di tonnellate nel 2013.
- (540) Per quanto concerne gli altri aeroporti, la Commissione ha già spiegato che gli investimenti nell'aeroporto di Francoforte Hahn non hanno avuto un impatto significativo sulla concorrenza e sugli scambi tra gli Stati membri ⁽¹²²⁾. Questo vale anche rispetto all'aeroporto di Zweibrücken, dal momento che è quest'ultimo a costituire una duplicazione non necessaria di infrastrutture (e a essere dunque responsabile di qualsiasi effetto distorsivo sulla concorrenza).
- (541) Inoltre, a differenza degli aeroporti di Francoforte sul Meno e di Lussemburgo, l'aeroporto di Francoforte Hahn non è servito da un collegamento ferroviario. Complessivamente non è prevedibile alcun effetto di sostituzione sul trasporto ferroviario.
- (542) In considerazione di quanto osservato ai considerando da 536 a 541, la Commissione ritiene che qualsiasi indebito effetto negativo sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri sia limitato al minimo.

f) Effetti di incentivo, necessità e proporzionalità

- (543) La Commissione deve stabilire se l'aiuto di Stato concesso all'aeroporto di Francoforte Hahn abbia modificato il comportamento del beneficiario, in modo tale da indurlo a intraprendere un'attività che contribuisce alla realizzazione dell'obiettivo di interesse comune e che i) non avrebbe svolto senza l'aiuto o ii) avrebbe svolto in misura più limitata o in modo differente. Inoltre, l'aiuto è considerato proporzionato solo se non si sarebbe potuto ottenere lo stesso risultato con un minore aiuto e una minore distorsione. Ciò significa che l'entità e l'intensità dell'aiuto devono limitarsi al minimo necessario per realizzare l'attività sovvenzionata.
- (544) Secondo le informazioni trasmesse dalla Germania, senza l'aiuto questi investimenti non avrebbero potuto essere effettuati. La Germania ha dichiarato che l'aiuto era necessario poiché si limitava a compensare soltanto i costi del finanziamento e un importo minore avrebbe prodotto livelli inferiori di investimento.
- (545) In effetti, secondo i risultati finanziari sintetizzati nella tabella 3 e nella tabella 4, l'aeroporto è ancora in perdita e non è in grado di finanziare i costi di investimento. Si può dunque concludere che l'aiuto era necessario per effettuare investimenti miranti a decongestionare l'infrastruttura aeroportuale, nonché a soddisfare gli attuali requisiti di una moderna struttura aeroportuale. Senza l'aiuto l'aeroporto di Francoforte Hahn non avrebbe potuto soddisfare la domanda prevista, proveniente da compagnie aeree, passeggeri e spedizionieri e il livello di attività economica dell'aeroporto avrebbe subito una riduzione.

⁽¹²²⁾ Relativamente all'aeroporto di Francoforte sul Meno e all'aeroporto di Lussemburgo, la Commissione osserva inoltre che il segmento dei viaggi d'affari occupa una quota di mercato importante in questi aeroporti, mentre rappresenta solo una percentuale relativamente limitata nell'aeroporto di Francoforte Hahn.



- (546) Occorre notare altresì che il sostegno pubblico è stato concesso in un periodo in cui FFHG aveva realizzato investimenti altamente significativi nell'infrastruttura (oltre 220 milioni di EUR nel 2001-2012). Ne consegue che l'aiuto all'investimento rappresenta solo una parte dei costi di investimento complessivi.
- (547) La Commissione ritiene dunque che la misura di aiuto in questione abbia avuto un effetto di incentivo, che l'importo dell'aiuto sia stato limitato al minimo necessario per garantire lo svolgimento dell'attività sovvenzionata e che la misura sia stata quindi proporzionata.

Conclusioni

- (548) Sulla base delle considerazioni appena esposte, la Commissione conclude che l'aiuto all'investimento concesso all'aeroporto di Francoforte Hahn sia compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato, in quanto soddisfa le condizioni di compatibilità di cui al punto 61 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.

10.4. COMPATIBILITÀ DELL'AUTO AL FUNZIONAMENTO A NORMA DEGLI ORIENTAMENTI PER IL SETTORE DELL'AVIAZIONE DEL 2014

- (549) La sezione 5.1 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 fissa i criteri che la Commissione applicherà per valutare la compatibilità degli aiuti al funzionamento con il mercato interno, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato. Ai sensi del punto 172 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, la Commissione applicherà tali criteri a tutti i casi relativi ad aiuti al funzionamento, compresi aiuti illegali non notificati e notifiche pendenti.

- (550) Conformemente al punto 137 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, gli aiuti al funzionamento illegali concessi prima della data di pubblicazione degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 possono essere dichiarati compatibili con il mercato interno per la totalità dei costi di esercizio non coperti a condizione che siano soddisfatte le seguenti condizioni cumulative:

- a) *contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune*: questa condizione è soddisfatta se, tra l'altro, l'aiuto migliora la mobilità dei cittadini dell'Unione e la connettività delle regioni oppure facilita lo sviluppo regionale ⁽¹²³⁾;
- b) *necessità dell'intervento statale*: l'aiuto di Stato deve riguardare situazioni nelle quali tale aiuto può portare a un miglioramento sostanziale che il mercato non è in grado di produrre ⁽¹²⁴⁾;
- c) *presenza di un effetto di incentivo*: questa condizione è soddisfatta se è probabile che, in assenza dell'aiuto al funzionamento, e tenendo conto dell'eventuale presenza di aiuti all'investimento e del livello di traffico, il livello di attività economica dell'aeroporto in questione sarebbe notevolmente ridotto ⁽¹²⁵⁾;
- d) *proporzionalità dell'importo dell'aiuto (aiuto limitato al minimo)*: per essere proporzionati, gli aiuti al funzionamento a favore degli aeroporti devono limitarsi al minimo necessario per realizzare l'attività oggetto dell'aiuto ⁽¹²⁶⁾;
- e) *prevenzione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi* ⁽¹²⁷⁾.

a) *Contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune*

- (551) Conformemente alla sezione 5.1.2. a) degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, al fine di dare agli aeroporti il tempo per adeguarsi alle nuove realtà del mercato ed evitare interruzioni nel traffico aereo e nella connettività delle regioni, l'aiuto al funzionamento concesso agli aeroporti deve essere considerato un contributo al conseguimento di un obiettivo di interesse comune se: i) serve ad incrementare la mobilità dei cittadini dell'Unione e la connettività delle regioni mediante la creazione di punti di accesso a voli intraunionali; ii) aiuta a combattere la congestione del traffico aereo nei principali hub aeroportuali unionali, oppure iii) facilita lo sviluppo regionale.

⁽¹²³⁾ Punti 137, 113 e 114 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

⁽¹²⁴⁾ Punti 137 e 116 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

⁽¹²⁵⁾ Punti 137 e 124 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

⁽¹²⁶⁾ Punti 137 e 125 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.

⁽¹²⁷⁾ Punti 137 e 131 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.



- (552) Sulla base delle considerazioni di cui ai considerando da 512 a 519, secondo la Commissione il fatto che l'aeroporto di Francoforte Hahn abbia continuato a operare ha incrementato la mobilità dei cittadini dell'Unione e la connettività delle regioni creando un punto di accesso a voli intraunionali nella regione di Hunsrück. Inoltre, il proseguimento delle attività dell'aeroporto ha favorito lo sviluppo della regione di Hunsrück e la creazione di nuovi posti di lavoro. Peraltro le operazioni e lo sviluppo dell'aeroporto di Francoforte Hahn sono serviti anche a decongestionare l'aeroporto di Francoforte sul Meno.
- (553) La Commissione conclude pertanto che la misura in questione risponde a un obiettivo di interesse generale chiaramente definito.

b) *Necessità dell'intervento statale*

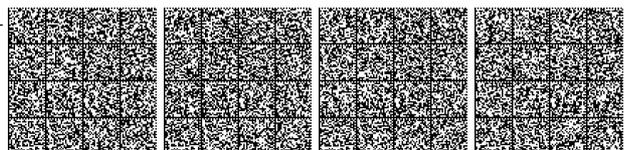
- (554) Secondo la sezione 5.1.2. b) degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, per poter valutare se un aiuto di Stato sia efficace nel conseguire un obiettivo di interesse comune, è necessario innanzitutto individuare il problema da affrontare. A tale proposito, qualsiasi aiuto di Stato a un aeroporto deve riguardare situazioni nelle quali tale aiuto può portare ad un miglioramento sostanziale che il mercato non è in grado di produrre.
- (555) La Commissione osserva che l'aeroporto di Francoforte Hahn è un aeroporto regionale che conta circa 2,7 milioni di passeggeri all'anno e che, nel periodo in esame, ha registrato una crescita significativa del volume di passeggeri (cfr. la tabella 1). I suoi costi fissi di esercizio sono elevati e, nelle attuali condizioni del mercato, esso non è in grado di coprire i propri costi di esercizio. Pertanto è necessario un intervento statale (cfr. il punto 89 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014).

c) *Idoneità della misura di aiuto*

- (556) Secondo la sezione 5.1.2. c) degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, la misura di aiuto a un aeroporto deve essere uno strumento politico adeguato per conseguire l'obiettivo di interesse comune. Gli Stati membri pertanto devono dimostrare che nessun altro strumento politico o di aiuto meno distortivo avrebbe consentito di conseguire lo stesso obiettivo.
- (557) Secondo la Germania, le misure di aiuto in questione sono idonee a conseguire l'obiettivo di interesse comune che non avrebbe potuto essere conseguito da un altro strumento politico meno distortivo.
- (558) In questo caso l'importo dell'aiuto corrispondeva alle perdite di esercizio non coperte (cfr. la tabella 4) effettivamente sostenute ed era limitato al minimo necessario, poiché era stato concesso soltanto nella misura delle perdite di esercizio effettivamente sostenute. Nessun'altra misura politica avrebbe consentito all'aeroporto di continuare la propria attività. Pertanto la compensazione delle perdite è limitata al minimo e non consente utili.
- (559) In considerazione dei considerando 557 e 558, la Commissione ritiene che le misure in questione fossero adeguate per raggiungere l'obiettivo d'interesse comune desiderato.

d) *Presenza di un effetto di incentivo*

- (560) Secondo la sezione 5.1.2. d) degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, gli aiuti al funzionamento hanno un effetto di incentivo se è probabile che, in assenza dell'aiuto, il livello di attività economica dell'aeroporto sarebbe notevolmente ridotto. La valutazione deve tener conto dell'eventuale presenza di aiuti all'investimento e del livello di traffico all'aeroporto.
- (561) In assenza dell'aiuto, le dimensioni delle operazioni all'aeroporto di Francoforte Hahn avrebbero subito un grave impatto e sarebbero state considerevolmente ridotte, portando l'aeroporto a uscire dal mercato a causa di perdite di esercizio non coperte.
- (562) La Commissione ritiene pertanto che le misure di aiuto in questione abbiano avuto un effetto di incentivo.



e) **Proporzionalità dell'importo dell'aiuto (aiuto limitato al minimo)**

- (563) Secondo la sezione 5.1.2. e) degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, per essere proporzionati, gli aiuti al funzionamento a favore degli aeroporti devono limitarsi al minimo necessario per realizzare l'attività oggetto dell'aiuto.
- (564) Nel caso specifico l'importo dell'aiuto era limitato alle perdite di esercizio non coperte, poiché compensava soltanto le spese effettivamente sostenute.
- (565) La Commissione ritiene quindi che l'importo di aiuti al funzionamento in questo caso era proporzionato e si limitava al minimo necessario per realizzare l'attività sovvenzionata.

f) **Prevenzione degli effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra gli Stati membri**

- (566) Secondo la sezione 5.1.2. f) degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, nel valutare la compatibilità degli aiuti al funzionamento si terrà conto delle distorsioni della concorrenza e degli effetti sugli scambi.
- (567) Nel bacino d'utenza standard dell'aeroporto di Francoforte Hahn (un'ora di percorrenza in automobile o una distanza di 100 km) non esistono aeroporti sfruttati a fini commerciali. Anche se si decidesse di ampliare questo bacino d'utenza standard ad altri aeroporti in prossimità dell'aeroporto di Francoforte Hahn, come risulta ai considerando 537 e 541 non vi sono effetti negativi indebiti sulla concorrenza tra gli aeroporti ubicati in prossimità dell'aeroporto di Francoforte Hahn (ossia gli aeroporti di Francoforte sul Meno, Lussemburgo e Saarbrücken).
- (568) In considerazione di quanto sopra, la Commissione ritiene che qualsiasi effetto negativo indebito sulla concorrenza e sugli scambi tra gli Stati membri dovuto agli aiuti al funzionamento concessi a favore di FFHG sia limitato al minimo.

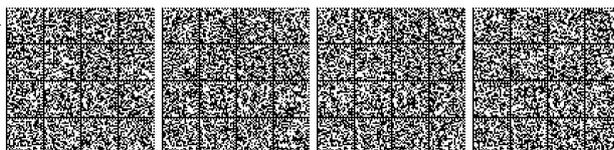
Conclusioni

- (569) Alla luce di quanto affermato ai considerando da 551 a 568, la Commissione conclude che le misure sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

11. CONCLUSIONE

11.1. FINANZIAMENTO DELL'AEROPORTO

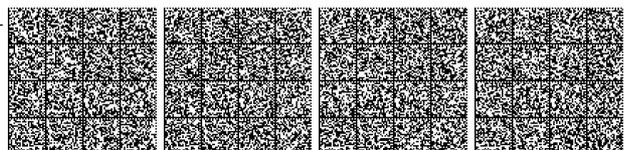
- (570) **Misura 1: PLTA del 2001:** alla luce delle considerazioni di cui ai considerando da 291 a 302, la Commissione conclude che, allorché il PLTA del 2001 è entrato in vigore, le autorità pubbliche potevano legittimamente ritenere che un PLTA volto a coprire le perdite annuali di FFHG non costituisca aiuto di Stato.
- (571) **Misura 2: aumento di capitale del 2001:** l'aumento di capitale del 2001, pari a 27 milioni di EUR, realizzato da Fraport e dal Land Renania-Palatinato costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.
- (572) **Misura 3: aumento di capitale del 2004 e misura 4: PLTA del 2004:** l'aumento di capitale del 2004, concesso da Fraport e il PLTA del 2004 non costituiscono aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. Anche se costituissero aiuto di Stato, tali aiuti potrebbero essere ritenuti compatibili ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato.



- (573) L'aumento di capitale del 2004 realizzato dal Land Renania-Palatinato e dal Land dell'Assia a favore di FFHG costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.
- (574) **Misura 5: compensazione di FFHG per compiti che rientrano tra le competenze dei poteri pubblici (controlli di sicurezza) e misura 6: sovvenzioni erogate direttamente dal Land Renania-Palatinato:** la Commissione ritiene che il finanziamento pubblico concesso a FFHG sotto forma di sovvenzioni dirette, dopo il 12 dicembre 2012, costituisca aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.
- (575) **Misura 12: aumento di capitale:** poiché l'aumento di capitale ha lo scopo di finanziare misure infrastrutturali e, secondo la Germania, con la decisione degli azionisti pubblici di intraprendere tali investimenti, FFHG aveva il diritto di ricevere tale finanziamento, la Commissione ritiene che l'aumento di capitale debba essere valutato nel contesto del sostegno pubblico di FFHG. A tale proposito, e alla luce delle considerazioni di cui alla sezione 8.1.1, la Commissione conclude che FFHG è impegnata in un'attività economica dalla data della sentenza *Aéroports de Paris* (12 dicembre 2000) e dev'essere considerata un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.
- (576) Inoltre, in linea con le considerazioni di cui alle sezioni 8.1.1, 8.1.3 e 8.1.4, che si applicano ugualmente a tale misura, la Commissione ritiene che il conferimento di capitale costituisca aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, poiché comporta risorse statali, sia imputabile allo Stato e conferisca a FFHG un vantaggio economico selettivo che falsa o minaccia di falsare la concorrenza e gli scambi tra Stati membri.
- (577) Poiché le misure sono già state messe a disposizione di FFHG o concesse irrevocabilmente conferendo a FFHG il diritto di ricevere tali fondi, la Commissione ritiene che la Germania non abbia rispettato il divieto di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato.
- (578) In considerazione dei considerando da 512 a 545, la Commissione conclude che l'aiuto all'investimento concesso all'aeroporto di Francoforte Hahn sia compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato, in quanto soddisfa le condizioni di compatibilità di cui al punto 61 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.
- (579) Alla luce di quanto affermato ai considerando da 551 a 568, la Commissione conclude che le misure sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

11.2. GLI ACCORDI CON RYANAIR E IL TARIFFARIO DEI DIRITTI AEROPORTUALI

- (580) **Misure 7, 9 e 10: accordi Ryanair del 1999, 2002 e 2005:** dopo aver analizzato gli accordi e le informazioni a disposizione di FFHG nel momento in cui tali accordi sono stati conclusi, la Commissione prende atto con soddisfazione del fatto che FFHG poteva ragionevolmente attendersi che gli accordi contribuissero alla redditività dell'aeroporto di Francoforte Hahn, in quanto i ricavi incrementali previsti erano superiori ai costi incrementali previsti. Poiché gli accordi erano pertanto conformi al principio MEO, essi non hanno conferito alcun vantaggio a Ryanair.
- (581) **Misure 8 e 11: tariffario 2001 e 2006 dei diritti aeroportuali:** in considerazione dell'analisi di redditività ex ante svolta da FFHG, la Commissione ritiene che i tariffari 2001 e 2006 dei diritti aeroportuali non conferiscano un vantaggio economico alle compagnie aeree che esse non avrebbero ottenuto in condizioni normali di mercato.
- (582) Poiché uno dei criteri cumulativi ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, non è soddisfatto, la Commissione ritiene che gli accordi Ryanair del 1999, 2002 e 2005 stipulati tra l'aeroporto di Francoforte Hahn e Ryanair e i tariffari 2001 e 2006 dei diritti aeroportuali non costituiscano aiuto di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.
- (583) La Commissione osserva che la Germania ha accettato che la presente decisione fosse adottata soltanto in lingua inglese,



HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. L'aiuto di Stato al quale la Germania ha dato illegalmente esecuzione in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato in favore di *Flughafen Frankfurt Hahn GmbH* tra il 2001 e il 2012, mediante aumenti di capitale effettuati nel 2001 e pari a 27 milioni di EUR, aumenti di capitale effettuati nel 2004 e pari a 22 milioni di EUR e sovvenzioni dirette concesse dal Land Renania-Palatinato (nella misura in cui tali sovvenzioni non erano puramente connesse ad attività rientranti nella competenza dei poteri pubblici e non coprivano investimenti irrevocabilmente decisi prima del 12 dicembre 2000) è compatibile con il mercato interno.
2. L'aumento di capitale effettuato nel 2004 da *Fraport AG* e il contratto di trasferimento di profitti e perdite del 2004 non costituiscono aiuti ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

Articolo 2

1. L'accordo stipulato tra *Ryanair* e *Flughafen Frankfurt Hahn GmbH*, entrato in vigore il 1° aprile 1999, non costituisce aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.
2. L'accordo stipulato tra *Ryanair* e *Flughafen Frankfurt Hahn GmbH*, del 14 febbraio 2002 non costituisce aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.
3. L'«*Accordo Ryanair/Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH — Consegna degli aeromobili da 6 a 18 — dall'anno 2005 all'anno 2012*» del 4 novembre 2005 non costituisce aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

Articolo 3

I tariffari dei diritti aeroportuali, entrati in vigore il 1° ottobre 2001 e il 1° giugno 2006 non costituiscono aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

Articolo 4

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 1° ottobre 2014

Per la Commissione
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente

16CE1389



DECISIONE DELEGATA (UE) 2016/790 DELLA COMMISSIONE
del 13 gennaio 2016
che modifica l'allegato V della direttiva 2005/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per
quanto riguarda i titoli di formazione e le denominazioni delle formazioni

[notificata con il numero C(2016) 1]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2005/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 21 bis, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) L'allegato V della direttiva 2005/36/CE contiene gli elenchi dei titoli di formazione di medico, infermiere responsabile dell'assistenza generale, dentista, veterinario, ostetrica, farmacista e architetto.
- (2) Vari Stati membri hanno notificato alla Commissione aggiornamenti delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative adottate in materia di rilascio dei titoli di formazione di medico, infermiere responsabile dell'assistenza generale, dentista, veterinario, ostetrica, farmacista e architetto. La Commissione ritiene che le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative notificate siano conformi alle condizioni di cui al titolo III, capo III, della direttiva 2005/36/CE. È pertanto necessario aggiornare l'allegato V della direttiva 2005/36/CE.
- (3) Per motivi di chiarezza e di certezza del diritto, è necessario sostituire tutti i pertinenti punti dell'allegato V della direttiva 2005/36/CE relativi ai titoli di formazione e alle denominazioni delle formazioni.
- (4) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2005/36/CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'allegato V della direttiva 2005/36/CE è modificato conformemente all'allegato della presente decisione.

Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 13 gennaio 2016

Per la Commissione
Elżbieta BIENKOWSKA
Membro della Commissione

⁽¹⁾ GUL 255 del 30.9.2005, pag. 22.



ALLEGATO

L'allegato V della direttiva 2005/36/CE è così modificato:

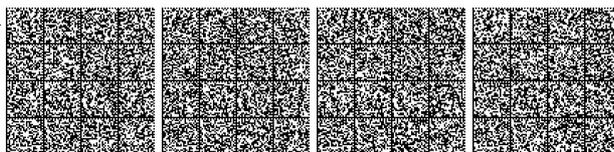
1. I punti da 5.1.1 a 5.1.4 sono sostituiti dai seguenti:

«5.1.1. Titoli di formazione medica di base

Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Data di riferimento
België/Belgique/ Belgien	Diplôme de "médecin"/Master in de geneeskunde	— Les universités/De universiteiten — Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française/De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap		20.12.1976
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен "магистър" по Медицина" и професионална квалификация "Магистър-лекар"	Университет		1.1.2007
Česká republika	Diplom o ukončení studia ve studijním programu všeobecné lékařství (doktor medicíny, MUDr.)	Lékařská fakulta univerzity v České republice		1.5.2004
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i medicin (cand.med.)	Universitet	— Autorisation som læge, udstedt af Sundhedsstyrelsen og — Tilladelse til selvstændigt virke som læge (dokumentation for gennemført praktisk uddannelse), udstedt af Sundhedsstyrelsen	20.12.1976
Deutschland	— Zeugnis über die Ärztliche Prüfung — Zeugnis über die Ärztliche Staatsprüfung und Zeugnis über die Vorbereitungszeit als Medizinalassistent, soweit diese nach den deutschen Rechtsvorschriften noch für den Abschluss der ärztlichen Ausbildung vorgesehen war	Zuständige Behörden		20.12.1976
Eesti	Arstikraad Degree in Medicine (MD) Diplom arstiteaduse õppekava läbimise kohta	Tartu Ülikool		1.5.2004



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Data di riferimento
Ελλάς	Πτυχίο Ιατρικής	— Ιατρική Σχολή Πανεπιστημίου, — Σχολή Επιστημών Υγείας, Τμήμα Ιατρικής Πανεπιστημίου		1.1.1981
España	Título de Licenciado en Medicina y Cirugía	— Ministerio de Educación y Cultura		1.1.1986
	Título de Graduado/a en Medicina	— El rector de una universidad — El rector de una universidad		1.1.1986
France	Diplôme de fin de deuxième cycle des études médicales	Universités		20.12.1976
Hrvatska	Diploma "doktor medicine/doktorica medicine"	Medicinski fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj		1.7.2013
Ireland	Primary qualification	Competent examining body	Certificate of experience	20.12.1976
Italia	Diploma di laurea in medicina e chirurgia	Università	Diploma di abilitazione all'esercizio della medicina e chirurgia	20.12.1976
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Ιατρού	Ιατρικό Συμβούλιο		1.5.2004
Latvija	ārsta diploms	Universitātes tipa augstskola		1.5.2004
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą gydytojo kvalifikaciją 2. Magistro diplomas (medicinos magistro kvalifikacinis laipsnis ir gydytojo kvalifikacija)	Universitetas	1. Internatūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą medicinos gydytojo profesinę kvalifikaciją 2. Internatūros pažymėjimas (medicinos gydytojo profesinė kvalifikacija)	1.5.2004
Luxembourg	Diplôme d'Etat de docteur en médecine, chirurgie et accouchements	Jury d'examen d'Etat	Certificat de stage	20.12.1976
Magyarország	Okleveles orvosdoktor oklevél (dr. med)	Egyetem		1.5.2004
Malta	Lawrja ta' Tabib tal-Medicina u l-Kirurgija	Universita' ta' Malta	Ċertifikat ta' registrazzjoni mahruġ mill-Kunsill Mediku	1.5.2004
Nederland	Getuigschrift van met goed gevolg afgelegd artsexamen	Faculteit Geneeskunde		20.12.1976



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Data di riferimento
Österreich	Urkunde über die Verleihung des akademischen Grades Doktor der gesamten Heilkunde (bzw. Doctor medicinae universae, Dr.med.univ.)	Medizinische Fakultät einer Universität, bzw Medizinische Universität		1.1.1994
Polska	Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku lekarskim z tytułem "lekarza"	szkoły wyższe	Świadectwo złożenia Lekarskiego Egzaminu Państwowego ⁽¹⁾ ⁽²⁾ /Świadectwo złożenia Lekarskiego Egzaminu Końcowego ⁽²⁾ ⁽³⁾	1.5.2004
Portugal	Carta de Curso de licenciatura em medicina	Universidades	Certificado emitido pela Ordem dos Médicos	1.1.1986
România	Diplomă de licență de doctor medic	Universități		1.1.2007
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov "doktor medicine/doktorica medicine"	Univerza	Potrđilo o Opravljenem Strokovnem Izpitu za Poklic Zdravnik/Zdravnica	1.5.2004
Slovensko	DIPLOM všeobecné lekárstvo doktor všeobecného lekárstva ("MUDr.")	Univerzita		1.5.2004
Suomi/Finland	Lääketieteen lisensiaatin tutkinto/Medicine licentiatexamen	Yliopisto		1.1.1994
Sverige	Läkarexamen	Universitet eller högskola	Bevis om legitimation som läkare, utfärdat av Socialstyrelsen	1.1.1994
United Kingdom	Primary qualification	Competent examining body	Certificate of experience	20.12.1976

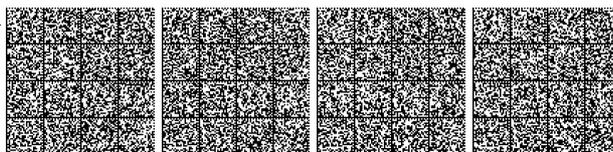
⁽¹⁾ Fino al 2012.

⁽²⁾ Dal 2013.

⁽³⁾ Fino al 1° ottobre 2017 i titoli di formazione dovrebbero essere accompagnati anche da un certificato di completamento di un tirocinio post-laurea ("staż podyplomowy").

5.1.2. Titoli di formazione di medico specializzato

Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Data di riferimento
België/Belgique/ Belgie	Bijzondere beroepstitel van geneesheer-specialist/Titre professionnel particulier de médecin spécialiste	Minister bevoegd voor Volksgezondheid/Ministre de la Santé publique	20.12.1976
България	Свидетелство за призната специалност	Университет	1.1.2007



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Data di riferimento
Česká republika	Diplom o specializaci	Ministerstvo zdravotnictví	1.5.2004
Danmark	Bevis for tilladelse til at betegne sig som speciallæge	Sundhedsstyrelsen	20.12.1976
Deutschland	Fachärztliche Anerkennung	Landesärztekammer	20.12.1976
Eesti	Residentuuri lõpetamist tõendav tunnistus Residentuuri lõputunnistus eriarstiabi erialal	Tartu Ülikool	1.5.2004
Ελλάς	Τίτλος Ιατρικής Ειδικότητας	1. Περιφέρεια 2. Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση 3. Νομαρχία	1.1.1981
España	Título de Especialista	Ministerio de Educación y Cultura	1.1.1986
France	1. Certificat d'études spéciales de médecine accompagné du diplôme d'Etat de docteur en médecine 2. Attestation de médecin spécialiste qualifié accompagnée du diplôme d'Etat de docteur en médecine 3. Diplôme d'études spécialisées ou diplôme d'études spécialisées complémentaires qualifiant de médecine accompagné du diplôme d'Etat de docteur en médecine	1. Universités 2. Conseil de l'Ordre des médecins 3. Universités	20.12.1976
Hrvatska	Diploma o specijalističkom usavršavanju	Ministarstvo nadležno za zdravstvo	1.7.2013
Ireland	Certificate of Specialist doctor	Competent authority	20.12.1976
Italia	Diploma di medico specialista	Università	20.12.1976
Κύπρος	Πιστοποιητικό Αναγνώρισης Ειδικότητας	Ιατρικό Συμβούλιο	1.5.2004
Latvija	"Sertifikāts"—kompetentu iestāžu izsniegts dokuments, kas apliecina, ka persona ir nokārtojusi sertifikācijas eksāmenu specialitātē	Latvijas Ārstu biedrība Latvijas Ārstniecības personu profesionālo organizāciju savienība	1.5.2004
Lietuva	1. Rezidentūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą gydytojo specialisto profesinę kvalifikaciją 2. Rezidentūros pažymėjimas (gydytojo specialisto profesinė kvalifikacija)	Universitetas	1.5.2004



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Data di riferimento
Luxembourg	Certificat de médecin spécialiste	Ministre de la Santé publique	20.12.1976
Magyarország	Szakorvosi bizonyítvány	Nemzeti Vizsgabizottság	1.5.2004
Malta	Ċertifikat ta' Speċjalista Mediku	Kumitat ta' Approvazzjoni dwar Speċjalisti	1.5.2004
Nederland	Bewijs van inschrijving in een Specialistenregister Diploma geneeskundig specialist	— Medische Specialisten Registratie Commissie (MSRC) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot bevordering der Geneeskunst — Sociaal-Geneskundigen Registratie Commissie (SGRC) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst — Registratiecommissie Geneeskundig Specialisten (RGS) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst (!)	20.12.1976
Österreich	Facharzt Diplom	Österreichische Ärztekammer	1.1.1994
Polska	Dyplom uzyskania tytułu specjalisty	Centrum Egzaminów Medycznych	1.5.2004
Portugal	Titulo de especialista	Ordem dos Médicos	1.1.1986
România	Certificat de medic specialist	Ministerul Sănătății	1.1.2007
Slovenija	Potrdilo o opravljenem specialističnem izpitu	1. Ministrstvo za zdravje 2. Zdravniška zbornica Slovenije	1.5.2004
Slovensko	Diplom o špecializácii	1. Slovenská zdravotnícka univerzita 2. Univerzita Komenského v Bratislave 3. Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach	1.5.2004
Suomi/Finland	Erikoislääkäarin tutkinto/Specialläkarexamen	Yliopisto	1.1.1994
Sverige	Bevis om specialkompetens som läkare, utfärdat av Socialstyrelsen	Socialstyrelsen	1.1.1994
United Kingdom	Certificate of Completion of training	Postgraduate Medical Education and Training Board General Medical Council	20.12.1976 1.4.2010

(!) Da gennaio 2013.



5.1.3. Denominazioni delle formazioni mediche specializzate

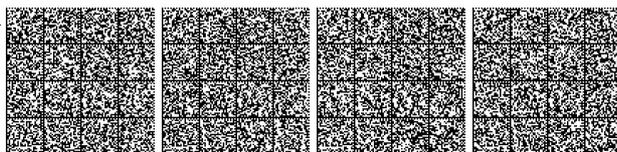
	Anestesia	Chirurgia generale
	Durata minima della formazione: 3 anni	Durata minima della formazione: 5 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Anesthésie-réanimation/Anesthesie-reanimatie	Chirurgie/Heelkunde
България	Анестезиология и интензивно лечение	Хирургия
Česká republika	Anesteziologie a intenzivní medicína	Chirurgie
Danmark	Anæstesiologi	Kirurgi
Deutschland	Anästhesiologie	(Allgemeine) Chirurgie
Eesti	Anestesioloogia	Üldkirurgia
Ελλάς	Αναισθησιολογία	Χειρουργική
España	Anestesiología y Reanimación	Cirurgía general y del aparato digestivo
France	Anesthésie-réanimation	Chirurgie générale
Hrvatska	Anesteziologija, reanimatologija i intenzivna medicina	Opća kirurgija
Ireland	Anaesthesia	General surgery
Italia	Anestesia, rianimazione e terapia intensiva	Chirurgia generale
Κύπρος	Αναισθησιολογία	Γενική Χειρουργική
Latvija	Anestezioloģija un reanimatoloģija	Ķirurgija
Lietuva	Anesteziologija reanimatologija	Chirurgija
Luxembourg	Anesthésie-réanimation	Chirurgie générale
Magyarország	Aneszteziológia és intenzív terápia	Sebészet
Malta	Anesteżija u Kura Intensiva	Kirurgija Ġenerali
Nederland	Anesthesiologie	Heelkunde
Österreich	Anästhesiologie und Intensivmedizin	— Chirurgie — Allgemeinchirurgie und Viszeralchirurgie (¹)
Polska	Anestezjologia i intensywne terapia	Chirurgia ogólna
Portugal	Anestesiologia	Cirurgia geral



	Anestesia	Chirurgia generale
	Durata minima della formazione: 3 anni	Durata minima della formazione: 5 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
România	Anestezii și terapii intensivă	Chirurgie generală
Slovenija	Anesteziologija, reanimatologija in perioperativna intenzivna medicina	Splošna kirurgija
Slovensko	Anestéziológia a intenzívna medicína	Chirurgia
Suomi/Finland	Anestesiologia ja tehohoito/Anestesiologi och intensivvård	Yleiskirurgia/Allmän kirurgi
Sverige	Anestesi och intensivvård	Kirurgi
United Kingdom	Anaesthetics	General surgery

(¹) Da giugno 2015.

	Neurochirurgia	Ostetricia e ginecologia
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Neurochirurgie	Gynécologie — obstétrique/Gynaecologie — verloskunde
България	Неврохирургия	Акушерство и гинекология
Česká republika	Neurochirurgie	Gynekologie a porodnictví
Danmark	Neurokirurgi	Gynækologi og obstetrik
Deutschland	Neurochirurgie	Frauenheilkunde und Geburtshilfe
Eesti	Neurokirurgia	Sünnitusabi ja günekoloogia
Ελλάς	Νευροχειρουργική	Μαιευτική-Γυναικολογία
España	Neurocirugía	Obstetricia y ginecología
France	Neurochirurgie	Gynécologie — obstétrique
Hrvatska	Neurokirurgija	Ginekologija i opstetricija
Ireland	Neurosurgery	Obstetrics and gynaecology
Italia	Neurochirurgia	Ginecologia e ostetricia
Κύπρος	Νευροχειρουργική	Μαιευτική — Γυναικολογία



	Neurochirurgia	Ostetricia e ginecologia
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Latvija	Neiroķirurgija	Ginekologija un dzemdniecība
Lietuva	Neurochirurgija	Akušerija ginekologija
Luxembourg	Neurochirurgie	Gynécologie — obstétrique
Magyarország	Idegsebészet	Szülészet-nőgyógyászat
Malta	Newroķirurgija	Ostetricja u Ginekologija
Nederland	Neurochirurgie	Obstetrie en Gynaecologie
Österreich	Neurochirurgie	Frauenheilkunde und Geburtshilfe
Polska	Neurochirurgia	Położnictwo i ginekologia
Portugal	Neurocirurgia	Ginecologia e obstetricia
România	Neurochirurgie	Obstetrică-ginecologie
Slovenija	Nevroķirurgija	Ginekologija in porodništvo
Slovensko	Neurochirurgia	Gynekológia a pôrodníctvo
Suomi/Finland	Neuroķirurgia/Neuroķirurgi	Naistentaudit ja synnytykset/Kvinnosjukdomar och förlossningar
Sverige	Neuroķirurgi	Obstetrik och gynekologi
United Kingdom	Neurosurgery	Obstetrics and gynaecology

	Medicina generale (interna)	Oftalmologia
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 3 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Médecine interne/Inwendige geneeskunde	Ophthalmologie/Oftalmologie
България	Вътрешни болести	Очни болести
Česká republika	Vnitřní lékařství	Oftalmologie
Danmark		Oftalmologi
Deutschland	Innere Medizin	Augenheilkunde



	Medicina generale (interna)	Oftalmologia
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 3 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Eesti	Sisehaigused	Oftalmoloogia
Ελλάς	Παθολογία	Οφθαλμολογία
España	Medicina interna	Oftalmología
France	Médecine interne	Ophthalmologie
Hrvatska	Opća interna medicina	Oftalmologija i optometrija
Ireland	General (Internal) Medicine	Ophthalmic surgery Ophthalmology ⁽¹⁾
Italia	Medicina interna	Oftalmologia
Κύπρος	Παθολογία	Οφθαλμολογία
Latvija	Internā medicīna	Oftalmologija
Lietuva	Vidaus ligos	Oftalmologija
Luxembourg	Médecine interne	Ophthalmologie
Magyarország	Belgyógyászat	Szemészet
Malta	Medicina Interna	Oftalmologija
Nederland	Interne geneeskunde	Oogheelkunde
Österreich	Innere Medizin	Augenheilkunde und Optometrie
Polska	Choroby wewnętrzne	Okulistyka
Portugal	Medicina interna	Oftalmologia
România	Medicină internă	Oftalmologie
Slovenija	Interna medicina	Oftalmologija
Slovensko	Vnútorné lekárstvo	Oftalmológia
Suomi/Finland	Sisätaudit/Inre medicin	Silmätaudit/Ögonsjukdomar
Sverige	Internmedicin	Ögonsjukdomar (oftalmologi)
United Kingdom	General (internal) medicine	Ophthalmology

⁽¹⁾ Dal 1991/1992.



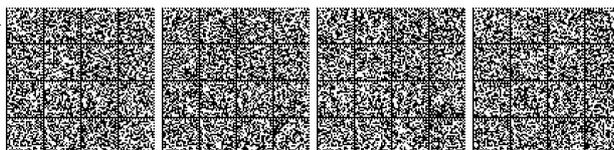
	Otorinolaringoiatria	Pediatria
	Durata minima della formazione: 3 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Oto-rhino-laryngologie/Otorhinolaryngologie	Pédiatrie/Pediatrie
България	Ушно-носно-гърлени болести	Педиатрия
Česká republika	Otorinolaryngologie	Dětské lékařství
Danmark	Oto-rhino-laryngologi	Pædiatri
Deutschland	Hals-Nasen-Ohrenheilkunde	Kinder- und Jugendmedizin
Eesti	Otorinolarüngoloogia	Pediaatria
Ελλάς	Ωτορινολαρυγγολογία	Παιδιατρική
España	Otorrinolaringología	Pediatría y sus áreas específicas
France	Oto-rhino-laryngologie et chirurgie cervico-faciale	Pédiatrie
Hrvatska	Otorinolarinologija	Pedijatrija
Ireland	Otolaryngology	Paediatrics
Italia	Otorinolaringoiatria	Pediatria
Κύπρος	Ωτορινολαρυγγολογία	Παιδιατρική
Latvija	Otolaringoloģija	Pediatrija
Lietuva	Otorinolarinologija	Vaikų ligos
Luxembourg	Oto-rhino-laryngologie	Pédiatrie
Magyarország	Fül-orr-gégegyógyászat	Csecsemő- és gyermekgyógyászat
Malta	Otorinolarinoloġija	Pedjatrija
Nederland	Keel-, neus- en oorheelkunde	Kindergeneeskunde
Österreich	— Hals-, Nasen- und Ohrenkrankheiten — Hals-, Nasen- und Ohrenheilkunde (!)	Kinder- und Jugendheilkunde
Polska	Otorynolaryngologia	Pediatria
Portugal	Otorrinolaringologia	Pediatria
România	Otorinolarinologie	Pediatrie



	Otorinolaringoiatria	Pediatria
	Durata minima della formazione: 3 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Slovenija	Otorinolaringológija	Pediatrics
Slovensko	Otorinolaryngológia	Pediatrics
Suomi/Finland	Korva-, nenä- ja kurkkutaudit/Öron-, näs- och halssjukdomar	Lastentaudit/Barnsjukdomar
Sverige	Öron-, näs- och halssjukdomar (oto-rhinolaryngologi)	Barn- och ungdomsmedicin
United Kingdom	Otolaryngology	Paediatrics

(¹) Da giugno 2015.

	Pneumologia	Urologia
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 5 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Pneumologie	Urologie
България	Пневмология и фтизиатрия	Урология
Česká republika	Pneumologie a ftizeologie	Urologie
Danmark	Intern medicin: lungesygdomme	Urologi
Deutschland	— Pneumologie — Innere Medizin und Pneumologie (¹)	Urologie
Eesti	Pulmonoloogia	Uroloogia
Ελλάς	Φυματιολογία- Πνευμονολογία	Ουρολογία
España	Neumología	Urología
France	Pneumologie	Chirurgie urologique
Hrvatska	Pulmologija	Urologija
Ireland	Respiratory medicine	Urology
Italia	Malattie dell'apparato respiratorio	Urologia
Κύπρος	Πνευμονολογία — Φυματιολογία	Ουρολογία
Latvija	Ftiziopneimonoloģija	Uroloģija
Lietuva	Pulmonologija	Urologija



	Pneumologia	Urologia
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 5 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Luxembourg	Pneumologie	Urologie
Magyarország	Tüdőgyógyászat	Urológia
Malta	Medicina Respiratorja	Urologija
Nederland	Longziekten en tuberculose	Urologie
Österreich	— Lungenkrankheiten — Innere Medizin und Pneumologie ⁽²⁾	Urologie
Polska	Choroby płuc	Urologia
Portugal	Pneumologia	Urologia
România	Pneumologie	Urologie
Slovenija	Pnevmologija	Urologija
Slovensko	Pneumológia a ftizeológia	Urológia
Suomi/Finland	Keuhkosairaudet ja allergologia/Lungsjukdomar och allergologi	Urologia/Urologi
Sverige	Lungsjukdomar (pneumologi)	Urologi
United Kingdom	Respiratory medicine	Urology

⁽¹⁾ Da luglio 2011.

⁽²⁾ Da giugno 2015.

	Ortopedia	Anatomia patologica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Chirurgie orthopédique/Orthopedische heelkunde	Anatomie pathologique/Pathologische anatomie
България	Ортопедия и травматология	Обща и клинична патология
Česká republika	Ortopedie	Patologie
Danmark	Ortopædisk kirurgi	Patologisk anatomi og cytology
Deutschland	— Orthopädie (und Unfallchirurgie) — Orthopädie und Unfallchirurgie ⁽¹⁾	Pathologie
Eesti	Ortopeedia	Patoloogia



	Ortopedia	Anatomia patologica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Ελλάς	Ορθοπαιδική	Παθολογική Ανατομική
España	Cirugía ortopédica y traumatología	Anatomía patológica
France	Chirurgie orthopédique et traumatologie	Anatomie et cytologie pathologiques
Hrvatska	Ortopedija i traumatologija	Patologija
Ireland	Trauma and orthopaedic surgery	Histopathology
Italia	Ortopedia e traumatologia	Anatomia patologica
Κύπρος	Ορθοπαιδική	Παθολογοανατομία — Ιστολογία
Latvija	Traumatoloģija un ortopēdija	Patoloģija
Lietuva	Ortopedija traumatologija	Patologija
Luxembourg	Orthopédie	Anatomie pathologique
Magyarország	Ortopédia és traumatológia	Patológia
Malta	Kirurgija Ortopedika	Istopatoloģija
Nederland	Orthopedie	Pathologie
Österreich	— Orthopädie und Orthopädische Chirurgie — Orthopädie und Traumatologie ^(?)	— Pathologie — Klinische Pathologie und Molekularpathologie ^(?) — Klinische Pathologie und Neuropathologie
Polska	Ortopedia i traumatologia narządu ruchu	Patomorfologia
Portugal	Ortopedia	Anatomia patologica
România	Ortopedie și traumatologie	Anatomie patologică
Slovenija	Ortopedska kirurgija; Travmatologija	Patologija
Slovensko	Ortopédia	Patologická anatomia
Suomi/Finland	Ortopedia ja traumatologia/Ortopedi och traumatologi	Patologia/Patologi
Sverige	Ortopedi	Klinisk patologi
United Kingdom	Trauma and orthopaedic surgery	Histopathology

(1) Da maggio 2006.

(2) Da giugno 2015.



	Neurologia	Psichiatria
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Neurologie	Psychiatrie, particulièrement de l'adulte/Psychiatrie, meer bepaald in de volwassenpsychiatrie
България	Нервни болести	Психиатрия
Česká republika	Neurologie	Psychiatrie
Danmark	Neurologi	Psykiatri
Deutschland	Neurologie	Psychiatrie und Psychotherapie
Eesti	Neuroloogia	Psühhiaatria
Ελλάς	Νευρολογία	Ψυχιατρική
España	Neurología	Psiquiatría
France	Neurologie	Psychiatrie
Hrvatska	Neurologija	Psihijatrija
Ireland	Neurology	Psychiatry
Italia	Neurologia	Psichiatria
Κύπρος	Νευρολογία	Ψυχιατρική
Latvija	Neiroloģija	Psihiatrija
Lietuva	Neurologija	Psichiatrija
Luxembourg	Neurologie	Psychiatrie
Magyarország	Neurológia	Pszichiátria
Malta	Newroloġija	Psikjatrija
Nederland	Neurologie	Psychiatrie
Österreich	Neurologie	Psychiatrie und Psychotherapeutische Medizin
Polska	Neurologia	Psychiatria
Portugal	Neurologia	Psiquiatria
România	Neurologie	Psihiatrie
Slovenija	Nevrologija	Psihiatrija



	Neurologia	Psichiatria
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Slovensko	Neurológia	Psychiatria
Suomi/Finland	Neurologia/Neurologi	Psykiatria/Psykiatri
Sverige	Neurologi	Psykiatri
United Kingdom	Neurology	General psychiatry

	Radiodiagnostica	Radioterapia
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Radiodiagnostic/Röntgendiagnose	Radiothérapie-oncologie/Radiotherapie-oncologie
България	Образна диагностика	Лъчелечение
Česká republika	Radiologie a zobrazovací metody	Radiační onkologie
Danmark	Radiologi	Klinisk Onkologi
Deutschland	(Diagnostische) Radiologie	Strahlentherapie
Eesti	Radioloogia	Onkoloogia
Ελλάς	Ακτινοδιαγνωστική	Ακτινοθεραπευτική — Ογκολογία
España	Radiodiagnóstico	Oncología radioterápica
France	Radiodiagnostic et imagerie médicale	Oncologie option oncologie radiothérapique
Hrvatska	Klinička radiologija	Onkologija i radioterapija
Ireland	Radiology	Radiation oncology
Italia	Radiodiagnostica	Radioterapia
Κύπρος	Ακτινολογία	Ακτινοθεραπευτική Ογκολογία
Latvija	Diagnostiskā radioloģija	Terapeitiskā radioloģija
Lietuva	Radiologija	Onkologija radioterapija
Luxembourg	Radiodiagnostic	Radiothérapie
Magyarország	Radiológia	Sugárterápia



	Radiodiagnostica	Radioterapia
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Malta	Radjologija	Onkologija u Radjoterapija
Nederland	Radiologie	Radiotherapie
Österreich	Radiologie	Strahlentherapie-Radioonkologie
Polska	Radiologia i diagnostyka obrazowa	Radioterapia onkologiczna
Portugal	Radiodiagnóstico	Radioterapia
România	Radiologie-imagistică medicală	Radioterapie
Slovenija	Radiologija	Radioterapija in onkologija
Slovensko	Rádiológia	Radiačná onkológia
Suomi/Finland	Radiologia/Radiologi	Syöpätaudit/Cancersjukdomar
Sverige	Medicinsk radiologi	Tumörsjukdomar (allmän onkologi)
United Kingdom	Clinical radiology	Clinical oncology

	Chirurgia plastica	Biologia clinica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Chirurgie plastique, reconstructrice et esthétique/Plastische, reconstructieve en esthetische heelkunde	Biologie clinique/Klinische biologie
България	Пластично-възстановителна и естетична хирургия	Клинична лаборатория
Česká republika	Plastická chirurgie	
Danmark	Plastikkirurgi	
Deutschland	— Plastische (und Ästhetische) Chirurgie — Plastische und Ästhetische Chirurgie (¹)	Laboratoriumsmedizin (²)
Eesti	Plastika- ja rekonstruktiivkirurgia	Laborimeditiin
Ελλάς	Πλαστική Χειρουργική	
España	Cirugía plástica, estética y reparadora	Análisis clínicos



	Chirurgia plastica	Biologia clinica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
France	Chirurgie plastique, reconstructrice et esthétique	Biologie médicale
Hrvatska	Plastična, rekonstrukcijska i estetska kirurgija	
Ireland	Plastic, reconstructive and aesthetic surgery	
Italia	Chirurgia plastica, ricostruttiva ed estetica	Patologia clinica
Κύπρος	Πλαστική Χειρουργική	
Latvija	Plastiskā ķirurģija	
Lietuva	Plastinė ir rekonstrukcinė chirurgija	Laboratorinė medicina
Luxembourg	Chirurgie plastique	Biologie clinique
Magyarország	Plasztikai (égési) sebészet	Orvosi laboratóriumi diagnosztika
Malta	Kirurgija Plastika	
Nederland	Plastische chirurgie	
Österreich	Plastische, Ästhetische und Rekonstruktive Chirurgie Plastische, Rekonstruktive und Ästhetische Chirurgie ⁽³⁾	Medizinische Biologie
Polska	Chirurgia plastyczna	Diagnostyka laboratoryjna
Portugal	Cirurgia plástica, estética e reconstrutiva	Patologia clínica
România	Chirurgie plastică, estetică și microchirurgie reconstructivă	Medicină de laborator
Slovenija	Plastična, rekonstrukcijska in estetska kirurgija	
Slovensko	Plastická chirurgia	Laboratorna medicina
Suomi/Finland	Plastiikkirurgia/Plastikkirurgi	
Sverige	Plastikkirurgi	
United Kingdom	Plastic surgery	

(1) Dal 2006.

(2) Dal 2012.

(3) Da giugno 2015.



	Microbiologia-batteriologia	Biochimica
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		
България	Микробиология	Биохимия
Česká republika	Lékařská mikrobiologie	Klinická biochemie
Danmark	Klinisk mikrobiologi	Klinisk biokemi
Deutschland	— Mikrobiologie (Virologie) und Infektionsepidemiologie — Mikrobiologie, Virologie und Infektionsepidemiologie (²)	Laboratoriumsmedizin (¹)
Eesti		
Ελλάς	— Ιατρική Βιοπαθολογία — Μικροβιολογία	
España	Microbiología y parasitología	Bioquímica clínica
France		
Hrvatska	Klinička mikrobiologija	
Ireland	Microbiology	Chemical pathology
Italia	Microbiologia e virologia	Biochimica clinica
Κύπρος	Μικροβιολογία	
Latvija	Mikrobioloģija	
Lietuva		
Luxembourg	Microbiologie	Chimie biologique
Magyarország	Orvosi mikrobiológia	
Malta	Mikrobijoloġija	Patoloġija Kimika
Nederland	Medische microbiologie	Klinische chemie (²)
Österreich	— Hygiene und Mikrobiologie — Klinische Mikrobiologie und Hygiene (⁴) — Klinische Mikrobiologie und Virologie (⁴)	Medizinische und Chemische Labordiagnostik
Polska	Mikrobiologia lekarska	
Portugal		



	Microbiologia-batteriologia	Biochimica
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
România		
Slovenija	Klinična mikrobiologija	Medicinska biokemija
Slovensko	Kliničná mikrobiológia	Klinická biochémia
Suomi/Finland	Kliininen mikrobiologia/Klinisk mikrobiologi	Kliininen kemia/Klinisk kemi
Sverige	Klinisk bakteriologi	Klinisk kemi
United Kingdom	Medical microbiology and virology	Chemical pathology

(¹) Fino al 2012.

(²) Date di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3: 4 aprile 2000.

(³) Da maggio 2006.

(⁴) Da giugno 2015.

	Immunologia	Chirurgia toracica
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 5 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		Chirurgie thoracique/Heelkunde op de thorax (¹)
България	Клинична имунология	Гръдна хирургия Кардиохирургия
Česká republika	Alergologie a klinická imunologie	Hrudní chirurgie
Danmark	Klinisk immunologi	Thoraxkirurgi
Deutschland		Thoraxchirurgie
Eesti		Torakaalkirurgia
Ελλάς		Χειρουργική Θώρακος
España	Inmunología	— Cirugía torácica — Cirugía cardiovascular
France		Chirurgie thoracique et cardiovasculaire
Hrvatska	Alergologija i klinička imunologija	
Ireland	Immunology (clinical and laboratory)	Cardiothoracic surgery
Italia		— Chirurgia toracica — Cardiochirurgia



	Immunologia	Chirurgia toracica
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 5 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Κύπρος	Ανοσολογία	Χειρουργική Θώρακος
Latvija	Imunoloģija	Torakālā ķirurģija
Lietuva		Krūtinės chirurgija
Luxembourg	Immunologie	Chirurgie thoracique
Magyarország	Allergológia és klinikai immunológia	Mellkasebészet
Malta	Immunoloġija	Kirurgija Kardjo-Toracika
Nederland		Cardio-thoracale chirurgie
Österreich	— Immunologie — Klinische Immunologie (?)	Thoraxchirurgie
Polska	Immunologia kliniczna	Chirurgia klatki piersiowej
Portugal		Cirurgia cardiorácica
România		Chirurgie toracică
Slovenija		Torakalna kirurgija
Slovensko	Klinická imunológia a alergológia	Hrudníková chirurgia
Suomi/Finland		Sydän- ja rintaelinkirurgia/Hjärt- och thoraxkirurgi
Sverige	Klinisk immunologi	Thoraxkirurgi
United Kingdom	Immunology	Cardo-thoracic surgery

(¹) Date di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3: 1° gennaio 1983.

(²) Da giugno 2015.

	Chirurgia pediatrica	Chirurgia vascolare
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 5 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		Chirurgie des vaisseaux/Bloedvatenheekunde (¹)
България	Детска хирургия	Съдова хирургия
Česká republika	Dětská chirurgie	Cévní chirurgie
Danmark		Karkirurgi



	Chirurgia pediatrica	Chirurgia vascolare
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 5 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Deutschland	Kinderchirurgie	Gefäßchirurgie
Eesti	Lastekirurgia	Kardiovaskulaarkirurgia
Ελλάς	Χειρουργική Παιδών	Αγγειοχειρουργική
España	Cirugía pediátrica	Angiología y cirugía vascular
France	Chirurgie infantile	Chirurgie vasculaire
Hrvatska	Dječja kirurgija	Vaskularna kirurgija
Ireland	Paediatric surgery	
Italia	Chirurgia pediatrica	Chirurgia vascolare
Κύπρος	Χειρουργική Παιδών	Χειρουργική Αγγείων
Latvija	Bērnu ķirurgija	Asinsvadu ķirurgija
Lietuva	Vaikų chirurgija	Kraujagyslių chirurgija
Luxembourg	Chirurgie pédiatrique	Chirurgie vasculaire
Magyarország	Gyermeksebészet	Érsebészet
Malta	Kirurgija Pedjatrika	Kirurgija Vaskolari
Nederland		
Österreich	Kinder- und Jugendchirurgie	Allgemeinchirurgie und Gefäßchirurgie
Polska	Chirurgia dziecięca	Chirurgia naczyniowa
Portugal	Cirurgia pediátrica	Angologia/Cirurgia vascular
România	Chirurgie pediatrică	Chirurgie vasculară
Slovenija		Kardiovaskularna kirurgija
Slovensko	Detská chirurgia	Cievna chirurgia
Suomi/Finland	Lastenkirurgia/Barnkirurgi	Verisuonikirurgia/Kärlkirurgi
Sverige	Barn- och ungdomskirurgi	
United Kingdom	Paediatric surgery	Vascular surgery

(¹) Date di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3: 1° gennaio 1983.



	Cardiologia	Gastroenterologia
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Cardiologie	Gastro-entérologie/Gastro-enterologie
България	Кардиология	Гастроентерология ⁽¹⁾
Česká republika	Kardiologie	Gastroenterologie
Danmark	Intern medicin: kardiologi	Intern medicin: gastroenterology og hepatologi
Deutschland	— Innere Medizin und Schwerpunkt Kardiologie — Innere Medizin und Kardiologie ⁽²⁾	— Innere Medizin und Schwerpunkt Gastroenterologie — Innere Medizin und Gastroenterologie ⁽²⁾
Eesti	Kardioloogia	Gastroenteroloogia
Ελλάς	Καρδιολογία	Γαστρεντερολογία
España	Cardiología	Aparato digestivo
France	Cardiologie et maladies vasculaires	Gastro-entérologie et hépatologie
Hrvatska	Kardiologija	Gastroenterologija
Ireland	Cardiology	Gastro-enterology
Italia	Malattie dell'apparato cardiovascolare	Gastroenterologia
Κύπρος	Καρδιολογία	Γαστρεντερολογία
Latvija	Kardioloģija	Gastroenteroloģija
Lietuva	Kardiologija	Gastroenterologija
Luxembourg	Cardiologie et angiologie	Gastro-enterologie
Magyarország	Kardiológia	Gasztroenterológia
Malta	Kardjoloģija	Gastroenteroloģija
Nederland	Cardiologie	Maag-darm-leverziekten
Österreich	Innere Medizin und Kardiologie	Innere Medizin und Gastroenterologie und Hepatologie
Polska	Kardiologia	Gastrenterologia
Portugal	Cardiologia	Gastrenterologia
România	Cardiologie	Gastroenterologie



	Cardiologia	Gastroenterologia
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Slovenija	Kardiologija in vaskularna medicina	Gastroenterologija
Slovensko	Kardiologija	Gastroenterologija
Suomi/Finland	Kardiologia/Kardiologi	Gastroenterologia/Gastroenterologi
Sverige	Kardiologi	Medicinsk gastroenterologi och hepatologi
United Kingdom	Cardiology	Gastroenterology

(¹) Fino al 14 settembre 2010.

(²) Da ottobre 2009.

	Reumatologia	Ematologia generale
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 3 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Rhumathologie/reumatologie	
България	Ревматология	Клинична хематология
Česká republika	Revmatologie	Hematologie a transfúzní lékařství
Danmark	Intern medicin: reumatologi	Intern medicin: hæmatologi
Deutschland	— Innere Medizin und Schwerpunkt Rheumatologie — Innere Medizin und Rheumatologie (¹)	— Innere Medizin und Schwerpunkt Hämatologie und Onkologie — Innere Medizin und Hämatologie und Onkologie (¹)
Eesti	Reumatoloogia	Hematoloogia
Ελλάς	Ρευματολογία	Αιματολογία
España	Reumatología	Hematología y hemoterapia
France	Rhumatologie	
Hrvatska	Reumatologija	Hematologija
Ireland	Rheumatology	Haematology (clinical and laboratory)
Italia	Reumatologia	Ematologia
Κύπρος	Ρευματολογία	Αιματολογία
Latvija	Reimatoloģija	Hematoloģija
Lietuva	Reumatologija	Hematologija



	Reumatologia	Ematologia generale
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 3 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Luxembourg	Rhumatologie	Hématologie
Magyarország	Reumatológia	Hematológia
Malta	Rewmatologija	Ematologija
Nederland	Reumatologie	
Österreich	Innere Medizin und Rheumatologie	Innere Medizin und Hämatologie und inter- nistische Onkologie
Polska	Reumatologia	Hematologia
Portugal	Reumatologia	Imuno-hemoterapia
România	Reumatologie	Hematologie
Slovenija	Revmatologija	Hematologija
Slovensko	Reumatológia	Hematológia a transfúziológia
Suomi/Finland	Reumatologia/Reumatologi	Kliininen hematologia/Klinisk hematologi
Sverige	Reumatologi	Hematologi
United Kingdom	Rheumatology	Haematology

(¹) Da ottobre 2009.

	Endocrinologia	Fisioterapia
	Durata minima della formazione: 3 anni	Durata minima della formazione: 3 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		Médecine physique et réadaptation/Fysische geneeskunde en revalidatie
България	Ендокринология и болести на обмяната	Физикална и рехабилитационна медицина
Česká republika	Diabetologie a endokrinologie	Rehabilitační a fyzikální medicína
Danmark	Intern medicin: endokrinologi	
Deutschland	— Innere Medizin und Schwerpunkt En- docrinologie und Diabetologie — Innere Medizin und Endocrinologie und Diabetologie (¹)	Physikalische und Rehabilitative Medizin
Eesti	Endokrinoloogia	Taastusravi ja füsiaatria



	Endocrinologia	Fisioterapia
	Durata minima della formazione: 3 anni	Durata minima della formazione: 3 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Ελλάς	Ενδοκρινολογία	Φυσική Ιατρική και Αποκατάσταση
España	Endocrinología y nutrición	Medicina física y rehabilitación
France	Endocrinologie — diabète — maladies métaboliques	Médecine physique et de réadaptation
Hrvatska	Endokrinologija i dijabetologija	Fizikalna medicina i rehabilitacija
Ireland	Endocrinology and diabetes mellitus	
Italia	Endocrinologia e malattie del ricambio	Medicina fisica e riabilitazione
Κύπρος	Ενδοκρινολογία	Φυσική Ιατρική και Αποκατάσταση
Latvija	Endokrinoloģija	Rehabilitoloģija Fiziskā rehabilitācija Fizikālā medicīna
Lietuva	Endokrinologija	Fizinė medicina ir reabilitacija
Luxembourg	Endocrinologie, maladies du métabolisme et de la nutrition	Rééducation et réadaptation fonctionnelles
Magyarország	Endokrinológia	Fizikális medicina és rehabilitációs orvoslás
Malta	Endokrinoloġija u Dijabete	
Nederland		Revalidatiegeneeskunde
Österreich	Innere Medizin und Endokrinologie und Diabetologie	Physikalische Medizin und Allgemeine Rehabilitation
Polska	Endokrynologia	Rehabilitacja medyczna
Portugal	Endocrinologia/Nutrição	Medicina física e de reabilitação
România	Endocrinologie	Reabilitare Medicală
Slovenija		Fizikalna in rehabilitacijska medicina
Slovensko	Endokrinológia	Fyziatria, balneológia a liečebná rehabilitácia
Suomi/Finland	Endokrinologia/Endokrinologi	Fysiatria/Fysiatri
Sverige	Endokrina sjukdomar	Rehabiliteringsmedicin
United Kingdom	Endocrinology and diabetes mellitus	

(¹) Da ottobre 2009.



	Neuropsichiatria	Dermatologia e venerologia
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 3 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Neuropsychiatrie (1)	Dermato-vénérologie/Dermato-venereologie
България		Кожни и венерически болести
Česká republika		Dermatovenerologie
Danmark		Dermato-venerologi
Deutschland	Nervenheilkunde (Neurologie und Psychiatrie)	Haut — und Geschlechtskrankheiten
Eesti		Dermatoveneroloogia
Ελλάς	Νευρολογία — Ψυχιατρική	Δερματολογία — Αφροδισιολογία
España		Dermatología médico-quirúrgica y venereología
France	Neuropsychiatrie (2)	Dermatologie et vénéréologie
Hrvatska		Dermatologija i venerologija
Ireland		
Italia	Neuropsichiatria (3)	Dermatologia e venerologia
Κύπρος	Νευρολογία — Ψυχιατρική	Δερματολογία — Αφροδισιολογία
Latvija		Dermatoloģija un veneroloģija
Lietuva		Dermatovenerologija
Luxembourg	Neuropsychiatrie (4)	Dermato-vénérologie
Magyarország		Bőrgyógyászat
Malta		Dermato-venerejoġija
Nederland	Zenuw — en zielsziekten (5)	Dermatologie en venerologie
Österreich	Neurologie und Psychiatrie (6)	Haut- und Geschlechtskrankheiten
Polska		Dermatologia i wenerologia
Portugal		Dermatovenereologia
România		Dermatovenerologie
Slovenija		Dermatovenerologija
Slovensko	Neuropsichiatria	Dermatovenerológia



	Neuropsichiatria	Dermatologia e venerologia
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 3 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Suomi/Finland		Ihotaudit ja allergologia/Hudsjukdomar och allergologi
Sverige		Hud- och könssjukdomar
United Kingdom		

Date di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3:

- (¹) 1° agosto 1987 tranne per le persone che hanno iniziato la formazione prima di questa data.
 (²) 31 dicembre 1971.
 (³) 31 ottobre 1999.
 (⁴) I titoli di formazione non sono più rilasciati per le formazioni iniziate dopo il 5 marzo 1982.
 (⁵) 9 luglio 1984.
 (⁶) 31 marzo 2004.

	Radiologia	Psichiatria infantile
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		Psychiatrie, particulièrement en psychiatrie infanto-juvénile/Psychiatrie, meer bepaald in de kinder- en jeugdpsychiatrie
България	Радиобиология	Детска психиатрия
Česká republika		Dětská a dorostová psychiatrie
Danmark		Børne- og ungdomspsykiatri
Deutschland	Radiologie	Kinder — und Jugendpsychiatrie und -psychotherapie
Eesti		
Ελλάς	Ακτινολογία — Ραδιολογία	Παιδοψυχιατρική
España	Electroradiología (¹)	
France	Electro-radiologie (²)	Pédopsychiatrie (⁷)
Hrvatska	Klinička radiologija	Dječja i adolescentna psihijatrija
Ireland		Child and adolescent psychiatry
Italia	Radiologia (³)	Neuropsichiatria infantile
Κύπρος		Παιδοψυχιατρική
Latvija		Bērnu psihijatrija
Lietuva		Vaikų ir paauglių psichiatrija



	Radiologia	Psichiatria infantile
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Luxembourg	Électroradiologie (*)	Psychiatrie infantile
Magyarország	Radiológia	Gyermek- és ifjúsági pszichiátria
Malta		
Nederland	Radiologie (†)	
Österreich	Radiologie (‡)	— Kinder- und Jugendpsychiatrie — Kinder- und Jugendpsychiatrie und Psychotherapeutische Medizin (‡)
Polska		Psychiatria dzieci i młodzieży
Portugal	Radiologia	Psiquiatria da infância e da adolescência
România		Psihiatrie pediatrică
Slovenija	Radiologija	Otroška in mladostniška psihiatrija
Slovensko		Detská psychiatria
Suomi/Finland		Lastenpsykiatria/Barnpsykiatri
Sverige		Barn- och ungdomspsykiatri
United Kingdom		Child and adolescent psychiatry

— Date di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3:

(*) 1° febbraio 1984.

(†) 3 dicembre 1971.

(‡) 31 ottobre 1993.

(§) I titoli di formazione non sono più rilasciati per le formazioni iniziate dopo il 5 marzo 1982.

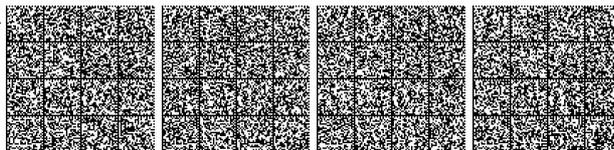
(¶) 8 luglio 1984.

(§) 31 marzo 2004.

(¶) 1° gennaio 1991.

(§) Da giugno 2015.

	Geriatría	Malattie renali
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Gériatrie/Geriatrie	
България	Гериатрична медицина	Нефрология
Česká republika	Geriatric	Nefrologie
Danmark	Intern medicin: geriatric	Intern medicin: nefrologi



	Geriatria	Malattie renali
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Deutschland		— Innere Medizin und Schwerpunkt Nephrologie — Innere Medizin und Nephrologie (¹)
Eesti		Nefrologia
Ελλάς		Νεφρολογία
España	Geriatría	Nefrología
France		Néphrologie
Hrvatska		Nefrologija
Ireland	Geriatric medicine	Nephrology
Italia	Geriatria	Nefrologia
Κύπρος	Γηριατρική	Νεφρολογία
Latvija		Nefroloģija
Lietuva	Geriatrija	Nefrologija
Luxembourg	Gériatrie	Néphrologie
Magyarország	Geriatría	Nefrológia
Malta	Ġerjatrija	Nefroloġija
Nederland	Klinische geriatrie	
Österreich		Innere Medizin und Nephrologie
Polska	Geriatria	Nefrologia
Portugal		Nefrologia
România	Geriatric și gerontologie	Nefrologie
Slovenija		Nefrologija
Slovensko	Geriatria	Nefrológia
Suomi/Finland	Geriatria/Geriatri	Nefrologia/Nefrologi
Sverige	Geriatrisk	Medicinska njursjukdomar (nefrologi)
United Kingdom	Geriatric medicine	Renal medicine

(¹) Da ottobre 2009.



	Malattie trasmissibili	Medicina comunitaria
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		
България	Инфекциозни болести	Социална медицина и здравен мениджмънт комунална хигиена
Česká republika	Infekční lékařství	Hygiena a epidemiologie
Danmark	Intern medicin: infektionsmedicin	Samfundsmedicin
Deutschland		Öffentliches Gesundheitswesen
Eesti	Infektsioonhaigused	
Ελλάδα		Κοινωνική Ιατρική
España		Medicina preventiva y salud pública
France		Santé publique et médecine sociale
Hrvatska	Infektologija	Javnozdravstvena medicina
Ireland	Infectious diseases	Public health medicine
Italia	Malattie infettive	Igiene e medicina preventiva
Κύπρος	Λοιμώδη Νοσήματα	— Υγειονομία — Κοινοτική Ιατρική
Latvija	Infektoloģija	
Lietuva	Infektologija	
Luxembourg	Maladies contagieuses	Santé publique
Magyarország	Infektológia	Megelőző orvostan és népegészségtan
Malta	Mard Infettiv	Saħħa Pubblika
Nederland		Maatschappij en gezondheid
Österreich	Innere Medizin und Infektiologie	— Sozialmedizin — Public Health (!)
Polska	Choroby zakaźne	Zdrowie publiczne, epidemiologia
Portugal	Doenças infecciosas	Saúde pública
România	Boli infecțioase	Sănătate publică și management



	Malattie trasmissibili	Medicina comunitaria
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Slovenija	Infektologija	Javno zdravje
Slovensko	Infektológia	Verejné zdravotníctvo
Suomi/Finland	Infektiosairaudet/Infektionssjukdomar	Terveysthuolto/Hälsövärd
Sverige	Infektionssjukdomar	Socialmedicin
United Kingdom	Infectious diseases	Public health medicine

(¹) Da giugno 2015.

	Farmacologia	Medicina del lavoro
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		Médecine du travail/Arbeidsgeneeskunde
България	Клинична фармакология и терапия Фармакология	Трудова медицина
Česká republika	Klinická farmakologie	Pracovní lékařství
Danmark	Klinisk farmakologi	Arbejdsmedicin
Deutschland	Pharmakologie und Toxikologie	Arbeitsmedizin
Eesti		
Ελλάς		Ιατρική της Εργασίας
España	Farmacología clínica	Medicina del trabajo
France		Médecine du travail
Hrvatska	Klinička farmakologija s toksikologijom	Medicina rada i športa
Ireland	Clinical pharmacology and therapeutics	Occupational medicine
Italia	Farmacologia	Medicina del lavoro
Κύπρος		Ιατρική της Εργασίας
Latvija		Arodslimības
Lietuva		Darbo medicina



	Farmacologia	Medicina del lavoro
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Luxembourg		Médecine du travail
Magyarország	Klinikai farmakológia	Foglalkozás-orvostan (üzemorvostan)
Malta	Farmakologija Klinika u t-Terapewtika	Medicina Okkupazzjonali
Nederland		— Arbeid en gezondheid, bedrijfsgeneeskunde — Arbeid en gezondheid, verzekeringsgeneeskunde
Österreich	Pharmakologie und Toxikologie	— Arbeitsmedizin — Arbeitsmedizin und angewandte Physiologie ⁽¹⁾
Polska	Farmakologia kliniczna	Medycyna pracy
Portugal		Medicina do trabalho
România	Farmacologie clinică	Medicina muncii
Slovenija		Medicina dela, prometa in športa
Slovensko	Klinická farmakológia	Pracovné lekárstvo
Suomi/Finland	Kliininen farmakologia ja lääkehoito/Klinisk farmakologi och läkemedelsbehandling	Työterveyshuolto/Företagshälsövård
Sverige	Klinisk farmakologi	Yrkes- och miljömedicin
United Kingdom	Clinical pharmacology and therapeutics	Occupational medicine

⁽¹⁾ Da giugno 2015.

	Allergologia	Medicina nucleare
	Durata minima della formazione: 3 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		Médecine nucléaire/Nucléaire geneeskunde
България	Клинична алергология	Нуклеарна медицина
Česká republika	Alergologie a klinická imunologie	Nukleární medicína
Danmark		Klinisk fysiologi og nuklearmedicin
Deutschland		Nuklearmedizin



	Allergologia	Medicina nucleare
	Durata minima della formazione: 3 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Eesti		
Ελλάς	Αλλεργιολογία	Πυρηνική Ιατρική
España	Alergología	Medicina nuclear
France		Médecine nucléaire
Hrvatska	Alergologija i klinička imunologija	Nuklearna medicina
Ireland		
Italia	Allergologia ed immunologia clinica	Medicina nucleare
Κύπρος	Αλλεργιολογία	Πυρηνική Ιατρική
Latvija	Alergoloģija	
Lietuva	Alergologija ir klinikinė imunologija	
Luxembourg		Médecine nucléaire
Magyarország	Allergológia és klinikai immunológia	Nukleáris medicina
Malta		Medicina Nukleari
Nederland	Allergologie ⁽¹⁾	Nucleaire geneeskunde
Österreich		Nuklearmedizin
Polska	Alergologia	Medycyna nuklearna
Portugal	Imuno-alergologia	Medicina nuclear
România	Alergologie și imunologie clinică	Medicină nucleară
Slovenija		Nuklearna medicina
Slovensko	Klinická imunológia a alergológia	Nukleárna medicína
Suomi/Finland		Kliininen fysiologia ja isotooppiäätiede/ Klinisk fysiologi och nukleärmedicin
Sverige	Allergisjukdomar	Nukleärmedicin
United Kingdom		Nuclear medicine

⁽¹⁾ Date di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3: 12 agosto 1996.



	Chirurgia maxillo-facciale (formazione di base di medico)	Ematologia biologica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		
България	Лицево-челюстна хирургия	Трансфузионна хематология
Česká republika	Maxilofaciální chirurgie	
Danmark		
Deutschland		
Eesti		
Ελλάς		
España	Cirugía oral y maxilofacial	
France	Chirurgie maxillo-faciale et stomatologie	Hématologie
Hrvatska	Maksilofacijalna kirurgija	
Ireland		
Italia	Chirurgia maxillo-facciale	
Κύπρος		
Latvija	Mutes, sejas un žokļu ķirurģija	
Lietuva	Veido ir žandikaulių chirurgija	
Luxembourg	Chirurgie maxillo-faciale	Hématologie biologique
Magyarország	Szájsebészet ⁽¹⁾	
Malta		
Nederland		
Österreich	Mund- Kiefer — und Gesichtschirurgie ⁽²⁾	
Polska	Chirurgia szczekowo-twarzowa	
Portugal	Cirurgia maxilo-facial	Hematologia clinica
România		
Slovenija	Maxilofacialna kirurgija	



	Chirurgia maxillo-facciale (formazione di base di medico)	Ematologia biologica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Slovensko	Maxilofaciálna chirurgia	
Suomi/Finland		
Sverige		
United Kingdom		

Date di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3:

(¹) 30 settembre 2007.

(²) 28 febbraio 2013.

	Odontostomatologia	Dermatologia
	Durata minima della formazione: 3 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		
България		
Česká republika		
Danmark		
Deutschland		
Eesti		
Ελλάς		
España	Estomatología	
France	Stomatologie	
Hrvatska		
Ireland		Dermatology
Italia	Odontostomatologia (¹)	
Κύπρος		
Latvija		
Lietuva		
Luxembourg	Stomatologie	
Magyarország		



	Odontostomatologia	Dermatologia
	Durata minima della formazione: 3 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Malta		Dermatologija
Nederland		
Österreich		
Polska		
Portugal	Estomatologia	
România		
Slovenija		
Slovensko		
Suomi/Finland		
Sverige		
United Kingdom		Dermatology

(¹) Date di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3: 31 dicembre 1994.

	Venerologia	Medicina tropicale
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		
България		
Česká republika		
Danmark		
Deutschland		
Eesti		
Ελλάς		
España		
France		
Hrvatska		
Ireland	Genito-urinary medicine	Tropical medicine



	Venerologia	Medicina tropicale
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Italia		Medicina tropicale
Κύπρος		
Latvija		
Lietuva		
Luxembourg		
Magyarország		Trópusi betegségek
Malta	Medicina Uro-genetali	
Nederland		
Österreich		— Spezifische Prophylaxe und Tropenmedizin — Klinische Immunologie und Spezifische Prophylaxe und Tropenmedizin ⁽¹⁾
Polska		Medycyna transportu
Portugal		Medicina tropical
România		
Slovenija		
Slovensko		Tropická medicína
Suomi/Finland		
Sverige		
United Kingdom	Genito-urinary medicine	Tropical medicine

⁽¹⁾ Da giugno 2015.

	Chirurgia dell'apparato digerente	Medicina infortunistica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 5 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Chirurgie abdominale/Heelkunde op het abdomen ⁽¹⁾	
България	Гастроентерологична хирургия	Спешна медицина
Česká republika		— Traumatologie — Urgentní medicína



	Chirurgia dell'apparato digerente	Medicina infortunistica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 5 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Danmark		
Deutschland	Visceralchirurgie	
Eesti		
Ελλάς		
España		
France	Chirurgie viscérale et digestive	
Hrvatska	Abdominalna kirurgija	Hitna medicina
Ireland		Emergency medicine
Italia	Chirurgia dell'apparato digerente	Medicina d'emergenza-urgenza ⁽²⁾
Κύπρος		
Latvija		
Lietuva	Abdominalinė chirurgija	
Luxembourg	Chirurgie gastro-entérologique	
Magyarország		Oxyológia és sürgősségi orvostan
Malta		Medicina tal-Accidenti u l-Emergenza
Nederland		
Österreich		
Polska		Medycyna ratunkowa
Portugal		
România		Medicină de urgență
Slovenija	Abdominalna kirurgija	Urgentna medicina
Slovensko	Gastroenterologická chirurgia	— Úrazová chirurgia — Urgentná medicína
Suomi/Finland	Gastroenterologinen kirurgia/Gastroenterologisk kirurgi	Akuuttilääketiede/Akutmedicin
Sverige		
United Kingdom		Emergency medicine

(1) Date di abrogazione ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3: 1° gennaio 1983.

(2) Dal 17 febbraio 2006.



	Neurofisiologia clinica	Chirurgia dentale, della bocca e maxillo-facciale (formazione di base di medico e di dentista) (1)
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien		Stomatologie et chirurgie orale et maxillo-faciale/Stomatologie en mond-, kaak- en aangezichtschirurgie
България		Дентална, орална и лицево-челюстна хирургия
Česká republika		
Danmark		
Deutschland		— Mund-, Kiefer- und Gesichtschirurgie — Mund-Kiefer-Gesichtschirurgie (2)
Eesti		
Ελλάς		Στοματική και Γναθοπροσωπική Χειρουργική (3)
España	Neurofisiologia clínica	
France		
Hrvatska		
Ireland	Clinical neurophysiology	Oral and maxillo-facial surgery
Italia		
Κύπρος		Στοματο-Γναθο-Προσωποχειρουργική
Latvija		
Lietuva		
Luxembourg		Chirurgie dentaire, orale et maxillo-faciale
Magyarország		Arc-állcsont-szájsebészet
Malta	Newrofizjologija Klinika	Kirurgija tal-ghadam tal-wieċ
Nederland		
Österreich		Mund-, Kiefer- und Gesichtschirurgie
Polska		
Portugal		
România	Chirurgie Orală și Maxilo-facială (4)	
Slovenija		



	Neurofisiologia clinica	Chirurgia dentale, della bocca e maxillo-facciale (formazione di base di medico e di dentista) ⁽¹⁾
	Durata minima della formazione: 4 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Slovensko		
Suomi/Finland	Kliininen neurofysiologia/Klinisk neurofysiologi	Suu- ja leukakirurgia/Oral och maxillofacial kirurgi
Sverige	Klinisk neurofysiologi	
United Kingdom	Clinical neurophysiology	Oral and maxillo-facial surgery

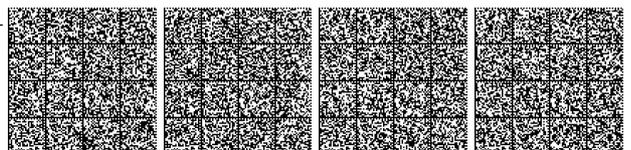
⁽¹⁾ La formazione per il conseguimento del titolo di formazione di specialista in chirurgia dentale, della bocca e maxillo-facciale (formazione di base di medico e di dentista) presuppone il compimento e la convalida di studi di medicina di base (articolo 24) e, inoltre, di studi di base di dentista (articolo 34).

⁽²⁾ Dal 2006.

⁽³⁾ Dal 10 luglio 2014.

⁽⁴⁾ Dal 2009.

	Oncologia medica	Genetica medica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Belgique/België/Belgien	Oncologie médicale/Medische oncologie	
България	Медицинска онкология	Медицинска генетика
Česká republika	Klinická onkologie	Lékařská genetika
Danmark		Klinisk genetik
Deutschland		Humangenetik
Eesti		Meditsiinigeneetika
Ελλάς	Παθολογική Ογκολογία	
España	Oncología Médica	
France	Oncologie	Génétique médicale
Hrvatska		
Ireland	Medical oncology	Clinical genetics
Italia	Oncologia medica	Genetica medica
Κύπρος	Ακτινοθεραπευτική Ογκολογία	
Latvija	Onkoloģija ķīmijterapija	Medicīnas ģenētika
Lietuva	Chemoterapinė onkologija	Genetika



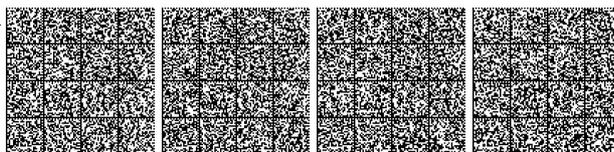
	Oncologia medica	Genetica medica
	Durata minima della formazione: 5 anni	Durata minima della formazione: 4 anni
Paese	Denominazione	Denominazione
Luxembourg	Oncologie médicale	Médecine génétique
Magyarország	Klinikai onkológia	Klinikai genetika
Malta		
Nederland		Klinische genetica
Österreich		Medizinische Genetik
Polska	Onkologia kliniczna	Genetyka kliniczna
Portugal	Oncologia médica	Genética médica
România	Oncologie medicala	Genetica medicala
Slovenija	Internistična onkologija	Klinična genetika
Slovensko	Klinická onkológia	Lekárska genetica
Suomi/Finland		Perinnöllisyyläketiede/Medicinsk genetik
Sverige		
United Kingdom	Medical oncology	Clinical genetics

5.1.4. Titoli di formazione di medico generico

Paese	Titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
België/Belgique/ Belgien	Bijzondere beroepstitel van huisarts/Titre professionnel particulier de médecin généraliste	Huisarts/Médecin généraliste	31.12.1994
България	Свидетелство за призната специалност по Обща медицина	Лекар-специалист по Обща медицина	1.1.2007
Česká republika	Diplom o specializaci všeobecné praktické lékařství	Všeobecný praktický lékař	1.5.2004
Danmark	Bevis for tilladelse til at betegne sig som speciallæge i almen medicin	Alment praktiserende læge/Speciallæge i almen medicin	31.12.1994
Deutschland	Zeugnis über die spezifische Ausbildung in der Allgemeinmedizin	Facharzt/Fachärztin für Allgemeinmedizin	31.12.1994
Eesti	Residentuuri lõpetamist tõendav tunnistus Diplom peremeditsiini erialal	Perearst	1.5.2004



Paese	Titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Ελλάς	Τίτλος ιατρικής ειδικότητας γενικής ιατρικής	Ιατρός με ειδικότητα γενικής ιατρικής	31.12.1994
España	Título de especialista en medicina familiar y comunitaria	Especialista en medicina familiar y comunitaria	31.12.1994
France	Diplômes d'études spécialisées de médecine générale accompagnés du diplôme d'Etat de docteur en médecine	Médecin qualifié en médecine générale	31.12.1994
Hrvatska	Diploma o specijalističkom usavršavanju	specijalist obiteljske medicine	1.7.2013
Ireland	Certificate of specific qualifications in general medical practice	General medical practitioner	31.12.1994
Italia	— Attestato di formazione specifica in medicina generale — Diploma di formazione specifica in medicina generale	Medico di medicina generale	31.12.1994
Κύπρος	Τίτλος Ειδικότητας Γενικής Ιατρικής	Ιατρός Γενικής Ιατρικής	1.5.2004
Latvija	Ģimenes ārsta sertifikāts	Ģimenes (vispārējās prakses) ārsts	1.5.2004
Lietuva	1. Šeimos gydytojo rezidentūros pažymėjimas 2. Rezidentūros pažymėjimas (šeimos gydytojo profesinė kvalifikacija)	Šeimos medicinos gydytojas Šeimos gydytojas	1.5.2004
Luxembourg	Diplôme de formation spécifique en médecine générale	Médecin généraliste	31.12.1994
Magyarország	Háziorvostan szakorvosa bizonyítvány	Háziorvostan szakorvosa	1.5.2004
Malta	Tabib tal-familja	Medicina tal-familja	1.5.2004
Nederland	Certificaat van inschrijving in een specialistenregister van huisartsen Diploma geneeskundig specialist	Huisarts, Verpleeghuisarts en arts voor verstandelijk gehandicapte Registratie Commissie (HVRC) Registratiecommissie Geneeskundig Specialisten (RGS) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst ⁽¹⁾	31.12.1994
Österreich	Diplom über die besondere Ausbildung in der Allgemeinmedizin	Arzt für Allgemeinmedizin	31.12.1994
Polska	Dyplom uzyskania tytułu specjalisty w dziedzinie medycyny rodzinnej	Specjalista w dziedzinie medycyny rodzinnej	1.5.2004
Portugal	Título de especialista em medicina geral e familiar	Especialista em medicina geral e familiar	31.12.1994



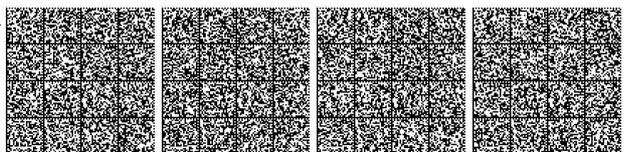
Paese	Titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
România	Certificat de medic specialist medicină de familie	Medic specialist medicină de familie	1.1.2007
Slovenija	Potrdilo o opravljenem specialističnem izpitu iz družinske medicine	Specialist družinske medicine/Specialista družinske medicine	1.5.2004
Slovensko	Diplom o špecializácii v odbore "všeobecné lekárstvo"	Všeobecný lekár	1.5.2004
Suomi/Finland	Todistus yleislääketieteen erityiskoulutuksesta/Bevis om särskild allmänläkarutbildning	Yleislääketieteen erityiskoulutuksen suorittanut laillistettu lääkäri/Legitimerad läkare som har fullgjort särskild allmänläkarutbildning	1.1.1994
Sverige	Bevis om specialistkompetens i allmänmedicin	Specialist i allmänmedicin	31.12.1994
United Kingdom	Certificate of completion of training	General practitioner	31.12.1994

(¹) Da gennaio 2013.»

2. Il punto 5.2.2 è sostituito dal seguente:

«5.2.2. Titoli di formazione di infermiere responsabile dell'assistenza generale

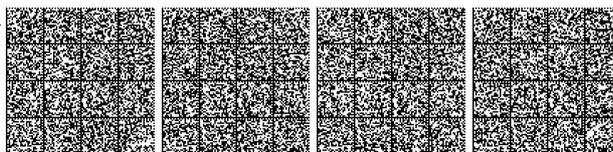
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
België/Belgique/ Belgien	<ul style="list-style-type: none"> — Diploma gegradueerde verpleger/verpleegster/Diplôme d'infirmier(ère) gradué(e)/Diplom eines (einer) graduierten Krankenpflegers (-pflegerin) — Diploma in de ziekenhuisverpleegkunde/Brevet d'infirmier(ère) hospitalier (ère)/Brevet eines (einer) Krankenpflegers (-pflegerin) — Brevet van verpleegassistent(e)/Brevet d'hospitalier (ère)/Brevet einer Pflegeassistentin 	<ul style="list-style-type: none"> — De erkende opleidingsinstututen/Les établissements d'enseignement reconnus/Die anerkannten Ausbildungsanstalten — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française/ Der zuständige Prüfungsausschuß der Deutschsprachigen Gemeinschaft 	<ul style="list-style-type: none"> — Hospitalier(ère)/Verpleegassistent(e) — Infirmier(ère) hospitalier (ère)/Ziekenhuisverpleger (-verpleegster) 	29.6.1979



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен "Бакалавър" с професионална квалификация "Медицинска сестра"	Университет	Медицинска сестра	1.1.2007
Česká republika	1. Diplom o ukončení studia ve studijním programu ošetrovatelství ve studijním oboru všeobecná sestra (bakalář, Bc.) 2. Diplom o ukončení studia ve studijním oboru diplomovaná všeobecná sestra (diplomovaný specialista, DiS.), accompanied by the following certificate: -Vysvědčení o absolutoriu	1. Vysoká škola zřízená nebo uznaná státem 2. Vyšší odborná škola zřízená nebo uznaná státem	— Všeobecná sestra — Všeobecný ošetrovatel	1.5.2004
Danmark	Bevis for uddannelsen til professionsbachelor i sygepleje	Professionshøjskole	Sygeplejerske	29.6.1979
Deutschland	Zeugnis über die staatliche Prüfung in der Krankenpflege	Staatlicher Prüfungsausschuss	Gesundheits- und Krankenpflegerin/Gesundheits- und Krankenpfleger	29.6.1979
Eesti	1. Diplom õe erialal 2. Õe põhikoolituse diplom 3. Õe põhiõpe diplom	1. Tallinna Meditsiinikool Tartu Meditsiinikool Kohtla-Järve Meditsiinikool 2. Tallinna Tervishoiu Kõrgkool 3. Tartu Tervishoiu Kõrgkool	õde	1.5.2004
Ελλάς	1. Πτυχίο Νοσηλευτικής Παν/μίου Αθηνών 2. Πτυχίο Νοσηλευτικής Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Τ.Ε.Ι.) 3. Πτυχίο Αξιωματικών Νοσηλευτικής 4. Πτυχίο Αδελφών Νοσοκόμων πρώην Ανωτέρων Σχολών Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας 5. Πτυχίο Αδελφών Νοσοκόμων και Επισκεπτριών πρώην Ανωτέρων Σχολών Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας	1. Πανεπιστήμιο Αθηνών 2. Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων 3. Υπουργείο Εθνικής Άμυνας 4. Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας 5. Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας	Διπλωματούχος ή πτυχιούχος νοσοκόμος, νοσηλεύτης ή νοσηλεύτρια	1.1.1981



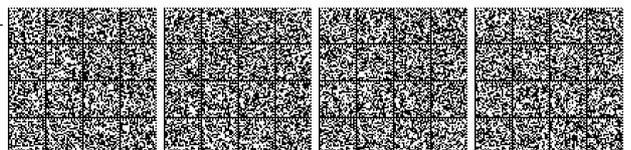
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
	6. Πτυχίο Τμήματος Νοσηλευτικής 7. Πτυχίο Τμήματος Νοσηλευτικής Πανεπιστημίου Πελοποννήσου	6. ΚΑΤΕΕ Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων 7. Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου		
España	Título de Diplomado universitario en Enfermería Título de Graduado/a en Enfermería	— Ministerio de Educación y Cultura — El rector de una universidad — El rector de una universidad	Enfermero/a diplomado/a Graduado/a en Enfermería	1.1.1986 1.1.1986
France	— Diplôme d'Etat d'infirmier (ère) — Diplôme d'Etat d'infirmier (ère) délivré en vertu du décret no 99-1147 du 29 décembre 1999	Le ministère de la santé	Infirmier(ère)	29.6.1979
Hrvatska	1. Svjedodžba "medicinska sestra opće njege/medicinski tehničar opće njege" 2. Svjedodžba "prvostupnik (baccalaureus) sestrinstva/prvostupnica (baccalaurea) sestrinstva"	1. Srednje strukovne škole koje izvode program za stjecanje kvalifikacije "medicinska sestra opće njege/medicinski tehničar opće njege" 2. Medicinski fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj Sveučilišta u Republici Hrvatskoj Veleučilišta u Republici Hrvatskoj	1. medicinska sestra opće njege/medicinski tehničar opće njege 2. prvostupnik (baccalaureus) sestrinstva/prvostupnica (baccalaurea) sestrinstva	1.7.2013
Ireland	1. Certificate of Registered General Nurse (¹) 2. B.Sc. in Nursing Studies (General) approved by the NMBI (²) 3. B.Sc. in Children's and General (Integrated) Nursing approved by the NMBI (²)	1. An Bórd Altranais (The Nursing Board) [hasta el 1 de octubre de 2012]; Bórd Altranais agus Cnáimhseachais na hÉireann (The Nursing and Midwifery Board of Ireland) [a partir del 2 de octubre de 2012] 2. Third-level Institution delivering the B.Sc. in Nursing Studies approved by the NMBI [a partir de septiembre de 2002] 3. Third-level Institution delivering the B.Sc. in Children's and General (Integrated) Nursing approved by the NMBI [a partir de septiembre de 2006]	Registered General Nurse (RGN)	29.6.1979



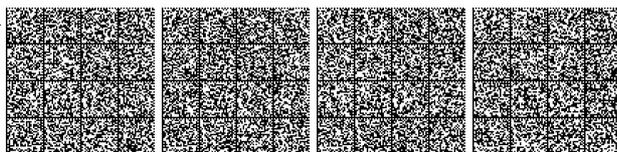
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Italia	1. Diploma di infermiere professionale 2. Diploma di laurea in infermieristica	1. Scuole riconosciute dallo Stato 2. Università	1. Infermiere professionale 2. Infermiere	29.6.1979
Κύπρος	Δίπλωμα Γενικής Νοσηλευτικής Πτυχίο Νοσηλευτικής Τεχνολογικού Πανεπιστημίου Κύπρου Πτυχίο Νοσηλευτικής Ευρωπαϊκού Πανεπιστημίου Κύπρου Πτυχίο Νοσηλευτικής Πανεπιστημίου Λευκωσίας-BSc in Nursing Πτυχίο Γενικής Νοσηλευτικής	Νοσηλευτική Σχολή Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Κύπρου Ευρωπαϊκό Πανεπιστήμιο Κύπρου Πανεπιστήμιο Λευκωσίας University of Nicosia Σχολή Επιστημών Υγείας, Πανεπιστήμιο Frederick	Εγγεγραμμένος Νοσηλευτής Νοσηλευτής(τρια) Γενικής Νοσηλευτικής	1.5.2004
Latvija	1. Diploms par māsas kvalifikācijas iegūšanu 2. Māsas diploms	1. Māsu skolas 2. Universitātes tipa augstskola pamatojoties uz Valsts eksāmenu komisijas lēmumu	Māsa	1.5.2004
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją 2. Aukštojo mokslo diplomas (neuniversitetinės studijos), nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją 3. Bakalauro diplomas (slaugos bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos slaugytojo profesinė kvalifikacija) 4. Profesinio bakalauro diplomas (slaugos profesinio bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos slaugytojo profesinė kvalifikacija)	1. Universitetas 2. Kolegija 3. Universitetas 4. Kolegija	Bendrosios praktikos slaugytojas	1.5.2004
Luxembourg	— Diplôme d'Etat d'infirmier — Diplôme d'Etat d'infirmier hospitalier gradué	Ministère de l'éducation nationale, de la formation professionnelle et des sports	Infirmier	29.6.1979



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Magyarország	1. Ápoló bizonyítvány 2. Ápoló oklevél 3. Okleveles ápoló oklevél	1. Szakképző iskola 2. Felsőoktatási intézmény 3. Felsőoktatási intézmény	Ápoló	1.5.2004
Malta	Lawrja jew diploma fl-istudji tal-infermerija	Universita "ta' Malta"	Infermier Registrat tal-Ewwel Livell	1.5.2004
Nederland	1. Diploma's verpleger A, verpleegster A, verpleegkundige A 2. Diploma verpleegkundige MBOV (Middelbare Beroepsopleiding Verpleegkundige) 3. Diploma verpleegkundige HBOV (Hogere Beroepsopleiding Verpleegkundige) 4. Diploma beroepsonderwijs verpleegkundige — Kwalificatieniveau 4 5. Diploma hogere beroepsopleiding verpleegkundige — Kwalificatieniveau 5	1. Door een van overheid-swege benoemde examen-commissie 2. Door een van overheid-swege benoemde examen-commissie 3. Door een van overheid-swege benoemde examen-commissie 4. Door een van overheid-swege aangewezen opleidingsinstelling 5. Door een van overheid-swege aangewezen opleidingsinstelling	Verpleegkundige	29.6.1979
Österreich	1. Diplom über die Ausbildung in der all-gemeinen Gesundheits- und Krankenpflege 2. Diplom als "Diplomierete Krankenschwester, Diplomierter Krankenpfleger" 3. Diplom über den Abschluss des Fachhochschul-Bachelorstudiengangs "Gesundheits- und Krankenpflege"	1. Schule für allgemeine Gesundheits- und Krankenpflege 2. Allgemeine Krankenpflegeschule 3. Fachhochschulrat/Fachhochschule	— Diplomierete Gesundheits- und Krankenschwester — Diplomierter Gesundheits- und Krankenpfleger	1.1.1994
Polska	— Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku pielęgniarstwo z tytułem "magister pielęgniarstwa" — Dyplom ukończenia studiów wyższych zawodowych na kierunku/specjalności pielęgniarstwo z tytułem "licencjat pielęgniarstwa"	Instytucja prowadząca kształcenie na poziomie wyższym uznana przez właściwe władze	Pielęgniarka	1.5.2004



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Portugal	<ol style="list-style-type: none"> 1. Diploma do curso de enfermagem geral 2. Diploma/carta de curso de bacharelato em enfermagem 3. Diploma/Carta de curso de licenciatura em enfermagem 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Escolas de Enfermagem 2. Escolas Superiores de Enfermagem 3. Escolas Superiores de Enfermagem; Escolas Superiores de Saúde 	Enfermeiro	1.1.1986
România	<ol style="list-style-type: none"> 1. Diplomă de absolvire de asistent medical generalist cu studii superioare de scurtă durată 2. Diplomă de licență de asistent medical generalist cu studii superioare de lungă durată 3. Certificat de competențe profesionale (de asistent medical generalist) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Universități 2. Universități 3. Ministerul Educației Naționale 	Asistent medical generalist	1.1.2007
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov "diplomirana medicinska sestra/diplomirani zdravstvenik"	<ol style="list-style-type: none"> 1. Univerza 2. Visoka strokovna šola 	Diplomirana medicinska sestra/Diplomirani zdravstvenik	1.5.2004
Slovensko	<ol style="list-style-type: none"> 1. DIPLOM ošetrovatel'stvo "magister" ("Mgr.") 2. DIPLOM ošetrovatel'stvo "bakalár" ("Bc.") 3. DIPLOM diplomovaná všeobecná sestra 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vysoká škola/Univerzita 2. Vysoká škola/Univerzita 3. Stredná zdravotnícka škola 	Sestra	1.5.2004
Suomi/Finland	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sairaanhoidajan tutkinto/Sjukskötarexamen 2. Sosiaali- ja terveystieteiden ammattikorkeakoulututkinto, sairaanhoitaja (AMK)/Yrkeshögskoleexamen inom hälsovård och det sociala området, sjukskötare (YH) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Terveystieteiden oppilaitokset/Hälsövärdsläroanstalter 2. Ammattikorkeakoulut/Yrkeshögskolor 	Sairaanhoidaja/Sjukskötare	1.1.1994



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Sverige	Sjuksköterskeexamen	Universitet eller högskola	Sjuksköterska	1.1.1994
United Kingdom	A qualification approved by the Nursing and Midwifery Council or one of its predecessor bodies as attesting to the completion of training required for general nurses by article 31 and the estándar of proficiency as required for registration as a Registered Nurse — Adult in its register ⁽³⁾	Education institutions approved by the Nursing and Midwifery Council or one of its predecessor bodies	Registered Nurse — Adult	29.6.1979

(1) Questo titolo di formazione consente al titolare di beneficiare del riconoscimento automatico quando è rilasciato ai cittadini di Stati membri che hanno acquisito la qualifica in Irlanda.

(2) Questa informazione sui titoli di formazione è stata inserita per consentire a coloro che hanno completato la formazione in Irlanda di beneficiare del riconoscimento automatico senza necessità di iscrizione all'ordine in Irlanda, poiché l'iscrizione all'ordine non rientra nel processo di qualificazione.

(3) Questa informazione sui titoli di formazione sostituisce le voci precedenti relative al Regno Unito per consentire a coloro che hanno completato la formazione nel Regno Unito di beneficiare del riconoscimento automatico del proprio titolo senza necessità di iscrizione all'ordine, poiché l'iscrizione all'ordine non rientra nel processo di qualificazione.»

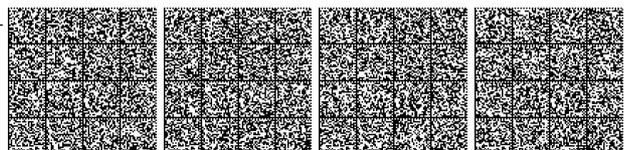
3. I punti 5.3.2 e 5.3.3 sono sostituiti dai seguenti:

«5.3.2. Titoli di formazione di base di odontoiatra

Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
België/Belgique/ Belgien	Diploma van tandarts/Diplôme licencié en science dentaire	— De universiteiten/ Les universités — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française		Licentiaat in de tandheelkunde/Licencié en science dentaire	28.1.1980
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен "Магистър" по "Дентална медицина" с професионална квалификация "Магистър-лекар по дентална медицина"	Университет		Лекар по дентална медицина	1.1.2007
Česká republika	Diplom o ukončení studia ve studijním programu zubní lékařství (doktor zubního lékařství, MDDr.)	Lékařská fakulta univerzity v České republice		Zubní lékař	1.5.2004



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i odontologi (cand.odont.)	Universitet	1. Autorisation som tandlæge, udstedt af Sundhedsstyrelsen 2. Tilladelse til selvstændig virke som tandlæge	Tandlæge	28.1.1980
Deutschland	Zeugnis über die Zahnärztliche Prüfung	Zuständige Behörden		Zahnarzt	28.1.1980
Eesti	Hambaarstikraad Degree in Dentistry (DD) Diplom hambaarstiteaduse õppekava läbimise kohta	Tartu Ülikool		Hambaarst	1.5.2004
Ελλάς	Πτυχίο Οδοντιατρικής	Πανεπιστήμιο		Οδοντίατρος ή χειρουργός οδοντίατρος	1.1.1981
España	Título de Licenciado en Odontología Título de Graduado/a en Odontología	El rector de una universidad El rector de una universidad		Licenciado en Odontología Graduado/a en Odontología	1.1.1986 1.1.1986
France	Diplôme d'Etat de docteur en chirurgie dentaire	Universités		Chirurgien-dentiste	28.1.1980
Hrvatska	Diploma "doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine"	Fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj		doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine	1.7.2013
Ireland	— Bachelor in Dental Science (B.Dent. Sc.) — Bachelor of Dental Surgery (BDS) — Licentiate in Dental Surgery (LDS)	— Universities — Royal College of Surgeons in Ireland		— Dentist — Dental practitioner — Dental surgeon	28.1.1980
Italia	Diploma di laurea in Odontoiatria e Protesi Dentaria	Università	Diploma di abilitazione all'esercizio della professione di odontoiatra	Odontoiatra	28.1.1980
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Οδοντίατρου	Οδοντιατρικό Συμβούλιο		Οδοντίατρος	1.5.2004



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Latvija	Zobārsta diploms	Universitātes tipa augstskola	Sertifikāts — kompetentas iestādes izsniegts dokuments, kas apliecina, ka persona ir nokārtojusi sertifikācijas eksāmenu zobārstniecībā	Zobārsts	1.5.2004
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą gydytojo odontologo kvalifikaciją 2. Magistro diplomas (odontologijos magistro kvalifikacinis laipsnis ir gydytojo odontologo kvalifikacija)	Universitetas	1. Internatūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą gydytojo odontologo profesinę kvalifikaciją 2. Internatūros pažymėjimas (gydytojo odontologo profesinė kvalifikacija)	Gydytojas odontologas	1.5.2004
Luxembourg	Diplôme d'Etat de docteur en médecine dentaire	Jury d'examen d'Etat		Médecin-dentiste	28.1.1980
Magyarország	Okleveles fogorvos doktor oklevél (doctor medicinae dentariae, dr. med. dent)	Egyetem		Fogorvos	1.5.2004
Malta	Lawrja fil- Kirurġija Dentali	Universita` ta Malta		Kirurgu Dentali	1.5.2004
Nederland	Universitair getuigschrift van een met goed gevolg afgelegd tandartsexamen	Faculteit Tandheelkunde		Tandarts	28.1.1980
Österreich	Bescheid über die Verleihung des akademischen Grades "Doktor der Zahnheilkunde"	— Medizinische Universität — Medizinische Fakultät der Universität		Zahnarzt	1.1.1994
Polska	Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku lekarsko-dentystycznym lekarskim z tytułem "lekarz dentysta"	Szkoły wyższe	Świadectwo złożenia Lekarsko — Dentystycznego Egzaminu Państwowego ⁽¹⁾ ⁽³⁾ / Świadectwo złożenia Lekarsko-Dentystycznego Egzaminu Końcowego ⁽²⁾ ⁽³⁾	Lekarz dentysta	1.5.2004



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Portugal	— Carta de curso de licenciatura em medicina dentária	— Faculdades — Institutos Superiores		Médico dentista	1.1.1986
	— Mestrado integrado em medicina dentária				24.3.2006
România	Diplomă de licență de medic dentist	— Universități		Medic dentist	1.10.2003
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov "doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine"	— Univerza	Potrtilo o opravljenem strokovnem izpitu za poklic doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine	Doktor dentalne medicine/Doktorica dentalne medicine	1.5.2004
Slovensko	DIPLOM zubné lekárstvo doktor zubného lekárstva ("MDDr.")	Univerzita		Zubný lekár	1.5.2004
Suomi/Finland	Hammaslääketieteen lisensiaatin tutkinto/Odontologie licentiatexamen	— Helsingin yliopisto/Helsingfors universitet — Oulun yliopisto — Itä-Suomen yliopisto — Turun yliopisto	Sosiaali- ja terveystieteiden ja valvontaviraston päätös käytännön palvelun hyväksymisestä/Beslut av Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården om godkännande av praktisk tjänstgöring	Hammaslääkäri/Tandläkare	1.1.1994
Sverige	Tandläkarexamen	Universitet eller högskola	Bevis om legitimation som tandläkare, utfärdat av Socialstyrelsen	Tandläkare	1.1.1994
United Kingdom	— Bachelor of Dental Surgery (BDS or B.Ch.D.)	— Universities		— Dentist	28.1.1980
	— Licentiate in Dental Surgery	— Royal Colleges		— Dental practitioner — Dental surgeon	

(1) Fino al 2012.

(2) Dal 2013.

(3) Fino al 1° ottobre 2016 i titoli di formazione dovrebbero essere accompagnati anche da un certificato di completamento del tirocinio post-laurea ("staž podyplomowy").



5.3.3. Titoli di formazione di dentista specialista

Chirurgia odontostomatologica

Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Data di riferimento
België/ Belgique/ Belgien			
България	Свидетелство за призната специалност по "Орална хирургия"	Факултет по дентална медицина към Медицински университет	1.1.2007
Česká republika	Diplom o specializaci (v oboru orální a maxilofaciální chirurgie)	1. Institut postgraduálního vzdělávání ve zdravotnictví 2. Ministerstvo zdravotnictví	19.7.2007
Danmark	Bevis for tilladelse til at betegne sig som specialtandlæge i tand-, mund- og kæbekirurgi	Sundhedsstyrelsen	28.1.1980
Deutschland	Fachzahnärztliche Anerkennung für Oralchirurgie/Mundchirurgie	Landeszahnärztekammer	28.1.1980
Eesti			
Ελλάς	Τίτλος Οδοντιατρικής ειδικότητας της Γναθοχειρουργικής (fino al 31 dicembre 2002)	— Περιφέρεια — Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση — Νομαρχία	1.1.2003
España			
France			
Hrvatska			
Ireland	Certificate of specialist dentist in oral surgery	Competent authority recognised for this purpose by the competent minister	28.1.1980
Italia	Diploma di specialista in Chirurgia Orale	Università	21.5.2005
Κύπρος	Πιστοποιητικό Αναγνώρισης του Ειδικού Οδοντίατρου στην Στοματική Χειρουργική	Οδοντιατρικό Συμβούλιο	1.5.2004
Latvija			
Lietuva	1. Rezidentūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą burnos chirurgo profesinę kvalifikaciją 2. Rezidentūros pažymėjimas (burnos chirurgo profesinė kvalifikacija)	Universitetas	1.5.2004



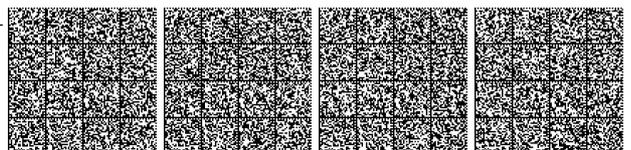
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Data di riferimento
Luxembourg			
Magyarország	Dento-alveoláris sebészet szakorvosa bizonyítvány	Nemzeti Vizsgabizottság	1.5.2004
Malta	Ċertifikat ta' speċjalista dentali fil-Kirurgija tal-halq	Kumitat ta' Approvazzjoni dwar Speċjalisti	1.5.2004
Nederland	Bewijs van inschrijving als kaakchirurg in het Specialistenregister	Registratiecommissie Tandheelkundige Specialisten (RTS) van de Koninklijke Nederlandse Maatschappij tot bevordering der Tandheelkunde	28.1.1980
Österreich			
Polska	Dyplom uzyskania tytułu specjalisty w dziedzinie chirurgii stomatologicznej	Centrum Egzaminów Medycznych	1.5.2004
Portugal	Título de Especialista em Cirurgia Oral	Ordem dos Médicos Dentistas (OMD)	4.6.2008
România	Certificatul de specialist în Chirurgie dento-alveolară	Ministerul Sănătății	17.12.2008
Slovenija	Potrdilo o opravljenem specialističnem izpitu iz oralne kirurgije	1. Ministrstvo za zdravje 2. Zdravniška zbornica Slovenije	1.5.2004
Slovensko	Diplom o špecializácii v špecializačnom odbore maxilofaciálna chirurgia	— Slovenská zdravotnícka univerzita — Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach	17.12.2008
Suomi/Finland	Erikoishammaslääkäarin tutkinto, suuja leukakirurgia / Specialtandläkareexamen, oral och maxillofacial kirurgi	Yliopisto	1.1.1994
Sverige	Bevis om specialistkompetens i oral kirurgi	Socialstyrelsen	1.1.1994
United Kingdom	Certificate of completion of specialist training in oral surgery	Competent authority recognised for this purpose	28.1.1980

Ortodonzia

Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Data di riferimento
België/ Belgique/ Belgien	Titre professionnel particulier de dentiste spécialiste en orthodontie/ Bijzondere beroepstitel van tandarts specialist in de orthodontie	Ministre de la Santé publique/ Minister bevoegd voor Volksgezondheid	27.1.2005
България	Свидетелство за призната специалност по "Ортодонтия"	Факултет по дентална медицина към Медицински университет	1.1.2007



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Data di riferimento
Česká republika	Diplom o specializaci (v oboru ortodontie)	1. Institut postgraduálního vzdělávání ve zdravotnictví 2. Ministerstvo zdravotnictví	19.7.2007
Danmark	Bevis for tilladelse til at betegne sig som specialtandlæge i ortodonti	Sundhedsstyrelsen	28.1.1980
Deutschland	Fachzahnärztliche Anerkennung für Kieferorthopädie	Landes Zahnärztekammer	28.1.1980
Eesti	Residentuuri lõputunnistus ortodontia erialal Ortodontia residentuuri lõpetamist tõendav tunnistus	Tartu Ülikool	1.5.2004
Ελλάς	Τίτλος Οδοντιατρικής ειδικότητας της Ορθοδοντικής	— Περιφέρεια — Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση — Νομαρχία	1.1.1981
España			
France	Titre de spécialiste en orthodontie	Conseil National de l'Ordre des chirurgiens dentistes	28.1.1980
Hrvatska			
Ireland	Certificate of specialist dentist in orthodontics	Competent authority recognised for this purpose by the competent minister	28.1.1980
Italia	Diploma di specialista in Ortognatodonzia	Università	21.5.2005
Κύπρος	Πιστοποιητικό Αναγνώρισης του Ειδικού Οδοντίατρου στην Ορθοδοντική	Οδοντιατρικό Συμβούλιο	1.5.2004
Latvija	“Sertifikāts” – kompetentas iestādes izsniegts dokuments, kas apliecina, ka persona ir nokārtojusi sertifikācijas eksāmenu ortodontijā	Latvijas Ārstu biedrība	1.5.2004
Lietuva	1. Rezidentūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą gydytojo ortodonto profesinę kvalifikaciją 2. Rezidentūros pažymėjimas (gydytojo ortodonto profesinė kvalifikacija)	Universitetas	1.5.2004
Luxembourg			



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Data di riferimento
Magyarország	Fogszabályozás szakorvosa bizonyítvány	Nemzeti Vizsgabizottság	1.5.2004
Malta	Ċertifikat ta' speċjalista dentali fl-Ortodonzja	Kumitat ta' Approvazzjoni dwar Speċjalisti	1.5.2004
Nederland	Bewijs van inschrijving als orthodontist in het Specialistenregister	Registratiecommissie Tandheelkundige Specialismen (RTS) van de Koninklijke Nederlandse Maatschappij tot bevordering der Tandheekunde	28.1.1980
Österreich			
Polska	Dyplom uzyskania tytułu specjalisty w dziedzinie ortodoncji	Centrum Egzaminów Medycznych	1.5.2004
Portugal	Título de Especialista em Ortodontia	Ordem dos Médicos Dentistas (OMD)	4.6.2008
România	Certificatul de specialist în Ortodonție și Ortopedie dento-facială	Ministerul Sănătății	17.12.2008
Slovenija	Potrdilo o opravljenem specialističnem izpitu iz čeljustne in zobne ortopedije	1. Ministrstvo za zdravje 2. Zdravniška zbornica Slovenije	1.5.2004
Slovensko	Diplom o špecializácii v špecializačnom odbore čelustná ortopédia	Slovenská zdravotnícka univerzita	17.12.2008
Suomi/Finland	Erikoishammaslääkärin tutkinto, hampaiston oikomishoito/ Specialtandläkarexamen, tandreglering	Yliopisto	1.1.1994
Sverige	Bevis om specialistkompetens i ortodonti	Socialstyrelsen	1.1.1994
United Kingdom	Certificate of Completion of specialist training in orthodontics	Competent authority recognised for this purpose	28.1.1980»

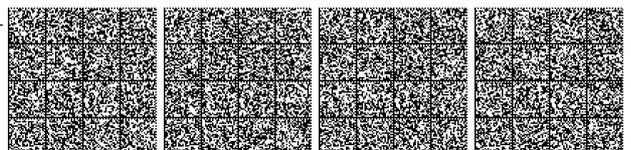
4. Il punto 5.4.2 è sostituito dal seguente:

«5.4.2. Titoli di formazione di veterinario

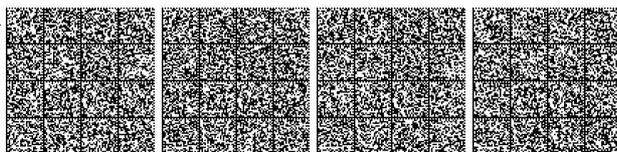
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Data di riferimento
België/Belgique/ Belgien	Diploma van dierenarts/Diplôme de docteur en médecine vétérinaire	— De universiteiten/Les universités — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française		21.12.1980



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Data di riferimento
България	<p>Диплома за висше образование на образователно-квалификационна</p> <p>степен магистър по специалност Ветеринарна медицина с професионална квалификация Ветеринарен лекар</p>	<p>— Лесотехнически университет София Факултет Ветеринарна медицина</p> <p>— Тракийски университет Стара Загора, Ветеринарно-медицински факултет</p>		1.1.2007
Česká republika	<p>— Diplom o ukončení studia ve studijním programu veterinární lékařství (doktor veterinární medicíny, MVDr.)</p> <p>— Diplom o ukončení studia ve studijním programu veterinární hygiena a ekologie (doktor veterinární medicíny, MVDr.)</p>	Veterinární fakulta univerzity v České republice		1.5.2004
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i veterinærmedicin (cand.med. vet.)	Københavns Universitet		21.12.1980
Deutschland	<p>— Zeugnis über das Ergebnis des Dritten Abschnitts der Tierärztlichen Prüfung und das Gesamtergebnis der Tierärztlichen Prüfung</p> <p>— Zeugnis über das Ergebnis der Tierärztlichen Prüfung und das Gesamtergebnis der Tierärztlichen Prüfung</p>	Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses für die Tierärztliche Prüfung einer Universität oder Hochschule		21.12.1980 1.1.2006
Eesti	<p>Diplom: täitnud veterinaarmeditsiini õppekava</p> <p>Loomaarstikraad</p> <p>Degree in Veterinary Medicine (DVM)</p>	<p>Eesti Põllumajandusülikool</p> <p>Eesti Maaülikool</p>		1.5.2004
Ελλάς	Πτυχίο Κτηνιατρικής	<p>1. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης</p> <p>2. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας</p>		1.1.1981
España	<p>Título de Licenciado en Veterinaria</p> <p>Título de Graduado/a en Veterinaria</p>	<p>— Ministerio de Educación y Cultura</p> <p>— El rector de una universidad</p> <p>— El rector de una universidad</p>		1.1.1986 1.1.1986



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Data di riferimento
France	Diplôme d'Etat de docteur vétérinaire	— L'Institut d'enseignement supérieur et de recherche en alimentation, santé animale, sciences agronomiques et de l'environnement (Vet Agro Sup); — L'Ecole nationale vétérinaire, agroalimentaire et de l'alimentation, Nantes-Atlantique (ONIRIS); — L'Ecole nationale vétérinaire d'Alfort; — L'Ecole nationale vétérinaire de Toulouse.		21.12.1980
Hrvatska	Diploma "doktor veterinarske medicine/doktorica veterinarske medicine"	Veterinarski fakultet Sveučilišta u Zagrebu		1.7.2013
Ireland	— Diploma of Bachelor in/of Veterinary Medicine (MVB) — Diploma of Membership of the Royal College of Veterinary Surgeons (MRCVS)			21.12.1980
Italia	Diploma di laurea in medicina veterinaria	Università	Diploma di abilitazione all'esercizio della medicina veterinaria	1.1.1985
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Κτηνιάτρου	Κτηνιατρικό Συμβούλιο		1.5.2004
Latvija	Veterinārārsta diploms	Latvijas Lauksaimniecības Universitāte		1.5.2004
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas (veterinarijos gydytojo (DVM)) 2. Magistro diplomas (veterinarinės medicinos magistro kvalifikacinis laipsnis ir veterinarijos gydytojo profesinė kvalifikacija)	1. Lietuvos Veterinarijos Akademija 2. Lietuvos sveikatos mokslų universitetas		1.5.2004
Luxembourg	Diplôme d'Etat de docteur en médecine vétérinaire	Jury d'examen d'Etat		21.12.1980
Magyarország	Okleveles állatorvos doktor oklevél (dr. vet)	Felsőoktatási intézmény		1.5.2004
Malta	Liċenzja ta' Kirurgu Veterinarju	Kunsill tal-Kirurgi Veterinarji		1.5.2004



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Data di riferimento
Nederland	Getuigschrift van met goed gevolg afgelegd diergeneeskundig/veeartsenijkundig examen			21.12.1980
Österreich	— Diplom-Tierarzt — Magister medicinae veterinariae	Universität		1.1.1994
Polska	Dyplom lekarza weterynarii	1. Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie 2. Akademia Rolnicza we Wrocławiu ⁽¹⁾ 3. Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu ⁽²⁾ 4. Akademia Rolnicza w Lublinie ⁽³⁾ 5. Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie ⁽⁴⁾ 6. Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie		1.5.2004
Portugal	— Carta de curso de licenciatura em medicina veterinária — Carta de mestrado integrado em medicina veterinária	Universidade		1.1.1986
România	Diplomă de licență de doctor medic veterinar	Universități		1.1.2007
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov "doktor veterinarske medicine/doktorica veterinarske medicine"	Univerza	Spričevalo o opravljenem državnem izpitu s področja veterinarstva	1.5.2004
Slovensko	Vysokoškolský diplom o udelení akademického titulu "doktor veterinárskeho lekárstva" ("MVDr.")	Univerzita		1.5.2004
Suomi/Finland	Eläinlääketieteen lisensiaatin tutkinto/Veterinärmedicine licentiatexamen	Yliopisto		1.1.1994
Sverige	Veterinärexamen	Sveriges Lantbruksuniversitet		1.1.1994
United Kingdom	1. Bachelor of Veterinary Science (BVSc) 2. Bachelor of Veterinary Science (BVSc) 3. Bachelor of Veterinary Medicine (Vet MB)	1. University of Bristol 2. University of Liverpool 3. University of Cambridge		21.12.1980



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Data di riferimento
	4. Bachelor of Veterinary Medicine and Surgery (BVM&S)	4. University of Edinburgh		
	5. Bachelor of Veterinary Medicine and Surgery (BVMS)	5. University of Glasgow		
	6. Bachelor of Veterinary Medicine (BvetMed)	6. University of London		
	7. Bachelor of Veterinary Medicine and Bachelor of Veterinary Surgery (B.V.M., B.V.S.)	7. University of Nottingham		

(¹) Valido fino al 22 novembre 2006.

(²) Dal 23 novembre 2006.

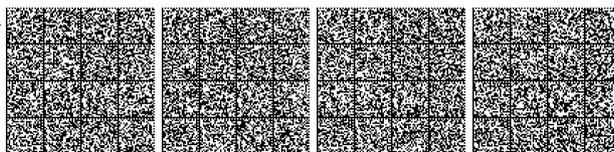
(³) Valido fino al 10 aprile 2008.

(⁴) Dall'11 aprile 2008.»

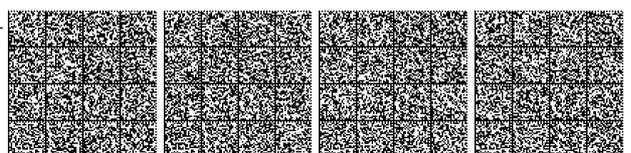
5. Il punto 5.5.2 è sostituito dal seguente:

«5.5.2 Titoli di formazione di ostetrica

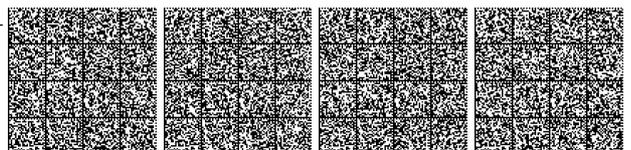
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
België/Belgique/ Belgien	Diploma van vroedvrouw/Diplôme d'accoucheuse	— De erkende opleidingsinstututen/Les établissements d'enseignement — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française	Vroedvrouw/Accoucheuse	23.1.1983
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен "Бакалавър" с професионална квалификация "Акушерка"	Университет	Акушерка	1.1.2007
Česká republika	1. Diplom o ukončení studia ve studijním programu ošetrovatelství ve studijním oboru porodní asistentka (bakalář, Bc.) 2. Diplom o ukončení studia ve studijním programu porodní asistence ve studijním oboru porodní asistentka (bakalář, Bc.) 3. Diplom o ukončení studia ve studijním oboru diplomovaná porodní asistentka (diplomovaný specialista, DiS.)	1. Vysoká škola zřízená nebo uznaná státem 2. Vysoká škola zřízená nebo uznaná státem 3. Vyšší odborná škola zřízená nebo uznaná státem	Porodní asistentka/porodní asistent	1.5.2004



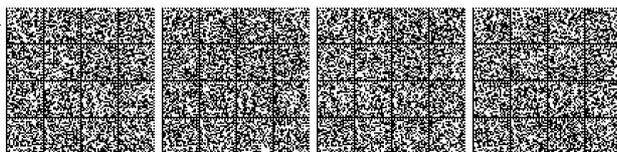
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Danmark	Bevis for uddannelsen til professionsbachelor i jordemoderkundskab	Professionshøjskole	Jordemoder	23.1.1983
Deutschland	Zeugnis über die staatliche Prüfung für Hebammen und Entbindungspfleger	Staatlicher Prüfungsausschuss	— Hebamme — Entbindungspfleger	23.1.1983
Eesti	Diplom ämmaemanda erialal Ämmaemanda diplom	— Tallinna Meditsiinikool — Tartu Meditsiinikool — Tallinna Tervishoiu Kõrgkool — Tartu Tervishoiu Kõrgkool	Ämmaemand	1.5.2004
Ελλάς	1. Πτυχίο Τμήματος Μαιευτικής Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Τ.Ε.Ι.) 2. Πτυχίο του Τμήματος Μαιών της Ανωτέρας Σχολής Στελεχών Υγείας και Κοινων. Πρόνοιας (ΚΑΤΕΕ) 3. Πτυχίο Μαιίας Ανωτέρας Σχολής Μαιών	1. Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (Τ.Ε.Ι.) 2. ΚΑΤΕΕ Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων 3. Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας	Μαία Μαιευτής	23.1.1983
España	— Título de matrona — Título de asistente obstétrico (matrona) — Título de enfermería obstétrica-ginecológica	Ministerio de Educación y Cultura	— Matrona — Asistente obstétrico	1.1.1986
France	Diplôme de sage-femme	L'Etat	Sage-femme	23.1.1983
Hrvatska	Svjedodžba "prvostupnik (baccalaureus) primaljstva/sveučilišna prvostupnica (baccalaurea) primaljstva"	— Medicinski fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj — Sveučilišta u Republici Hrvatskoj — Veleučilišta i visoke škole u Republici Hrvatskoj	Prvostupnik (baccalaureus) Primaljstva/Prvostupnica (baccalaurea) primaljstva	1.7.2013
Ireland	1. Certificate in Midwifery ⁽¹⁾ 2. B.Sc. in Midwifery approved by the NMBI ⁽²⁾	1. An Bórd Altranais (The Nursing Board) [hasta el 1 de octubre de 2012]; Bórd Altranais agus Cnáimhseachais na hÉireann (The Nursing and Midwifery Board of Ireland, NMBI) [a partir del 2 de octubre de 2012]. 2. A third-level Institution delivering a Midwifery education programmes approved by the NMBI	Registered Midwife (RM)	23.1.1983



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
	3. Higher/Post-graduate Diploma in Midwifery approved by the NMBI (?)	3. third-level Institution delivering Higher/Post-graduate Diploma in Midwifery approved by the NMBI		
Italia	1. Diploma d'ostetrica 2. Laurea in ostetricia	1. Scuole riconosciute dallo Stato 2. Università'	Ostetrica	23.1.1983
Κύπρος	Δίπλωμα στο μεταβατικό πρόγραμμα Μαιευτικής	Νοσηλευτική Σχολή	Εγγεγραμμένη Μαία	1.5.2004
Latvija	Diploms par vecmātes kvalifikācijas iegūšanu	Māsu skolas	Vecmāte	1.5.2004
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją, ir profesinės kvalifikacijos pažymėjimas, nurodantis suteiktą akušerio profesinę kvalifikaciją — Pažymėjimas, liudijantis akušerio profesinę praktiką 2. Aukštojo mokslo diplomas (neuniversitetinės studijos), nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją, ir profesinės kvalifikacijos pažymėjimas, nurodantis suteiktą akušerio profesinę kvalifikaciją — Pažymėjimas, liudijantis akušerio profesinę praktiką 3. Aukštojo mokslo diplomas (neuniversitetinės studijos), nurodantis suteiktą akušerio profesinę kvalifikaciją 4. Bakalauro diplomas (slaugos bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos augytojo profesinė kvalifikacija) Ir Profesinės kvalifikacijos pažymėjimas (akušerio profesinė kvalifikacija)	1. Universitetas 2. Kolegija 3. Kolegija 4. Universitetas	Akušeris	1.5.2004



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
	<p>5. Profesinio bakalauro diplomas (slaugos profesinio bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos slaugytojo profesinė kvalifikacija)</p> <p>Ir Profesinės kvalifikacijos pažymėjimas (akušerio profesinė kvalifikacija)</p> <p>6. Profesinio bakalauro diplomas</p> <p>(akušerijos profesinio bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir akušerio profesinė kvalifikacija)</p>	<p>5. Kolegija</p> <p>6. Kolegija</p>		
Luxembourg	Diplôme de sage-femme	Ministère de l'éducation nationale, de la formation professionnelle et des sports	Sage-femme	23.1.1983
Magyarország	<p>1. Szülészni bizonyítvány</p> <p>2. Szülészni oklevél</p>	<p>1. Iskola/főiskola</p> <p>2. Felsőoktatási intézmény</p>	Szülészni	1.5.2004
Malta	Lawrja jew diploma fl- Istudjital-Qwiebel	Universita` ta' Malta	Qabla	1.5.2004
Nederland	Diploma van verloskundige	Door het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport erkende opleidings-instellingen	Verloskundige	23.1.1983
Österreich	<p>1. Hebammen-Diplom</p> <p>2. Diplom über den Abschluss des Fachhochschul-Bachelorstudiengangs "Hebamme"</p>	<p>1. — Hebammenakademie — Bundeshebammenlehranstalt</p> <p>2. Fachhochschulrat</p>	Hebamme	1.1.1994
Polska	<p>— Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku położnictwo z tytułem "magister położnictwa"</p> <p>— Dyplom ukończenia studiów wyższych zawodowych na kierunku/specjalności położnictwo z tytułem "licencjat położnictwa"</p>	Instytucja prowadząca kształcenie na poziomie wyższym uznana przez właściwe władze (Higher education institution recognised by the competent authorities)	Położna	1.5.2004

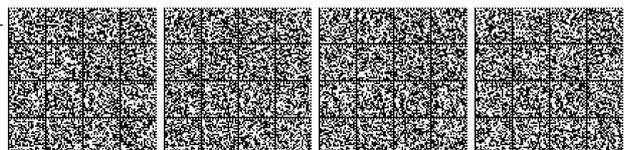


Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Titolo professionale	Data di riferimento
Portugal	1. Diploma de enfermeiro especialista em enfermagem de saúde materna e obstétrica 2. Diploma/carta de curso de estudos superiores especializados em enfermagem de saúde materna e obstétrica 3. Diploma (do curso de pós-licenciatura) de especialização em enfermagem de saúde materna e obstétrica	1. Ecolas de Enfermagem 2. Escolas Superiores de Enfermagem 3. — Escolas Superiores de Enfermagem — Escolas Superiores de Saúde	Enfermeiro especialista em enfermagem de saúde materna e obstétrica	1.1.1986
România	Diplomă de licență de moașă	Universități	Moașă	1.1.2007
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov "diplomirana babica/diplomirani babičar"	1. Univerza 2. Visoka strokovna šola	diplomirana babica/diplomirani babičar	1.5.2004
Slovensko	1. DIPLOM pôrodná asistancia "bakalár" ("Bc.") 2. DIPLOM diplomovaná pôrodná asistentka	1. Vysoká škola/Univerzita 2. Stredná zdravotnícka škola	Pôrodná asistentka	1.5.2004
Suomi/Finland	1. Kätilön tutkinto/barnmorskeexamen 2. Sosiaali- ja terveystieteiden ammattikorkeakoulututkinto, kätilö (AMK)/yrkeshögskoleexamen inom hälsovård och det sociala området, barnmorska (YH)	1. Terveystieteiden tutkimuskeskukset/hälsövärdsläroanstalter 2. Ammattikorkeakoulut/Yrkeshögskolor	Kätilö/Barnmorska	1.1.1994
Sverige	Barnmorskeexamen	Universitet eller högskola	Barnmorska	1.1.1994
United Kingdom	A qualification approved by the Nursing and Midwifery Council or its predecessor bodies as attesting to the completion of training as required for midwives by article 40 and the standards of proficiency as required for registration as a Registered Midwife in its register ⁽¹⁾	Education institution approved by the Nursing and Midwifery Council or its predecessor bodies	Registered Midwife	23.1.1983

⁽¹⁾ Questo titolo di formazione consente al titolare di beneficiare del riconoscimento automatico quando è rilasciato ai cittadini di Stati membri che hanno acquisito la qualifica in Irlanda.

⁽²⁾ Questa informazione sui titoli di formazione è stata inserita per consentire a coloro che hanno completato la formazione in Irlanda di beneficiare del riconoscimento automatico senza necessità di iscrizione all'ordine in Irlanda, poiché l'iscrizione all'ordine non rientra nel processo di qualificazione.

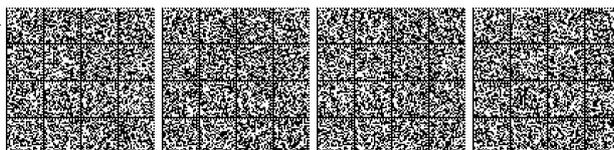
⁽³⁾ Questa informazione sui titoli di formazione è stata inserita per consentire a coloro che hanno completato la formazione nel Regno Unito di beneficiare del riconoscimento automatico del proprio titolo senza necessità di iscrizione all'ordine, poiché l'iscrizione all'ordine non rientra nel processo di qualificazione.»



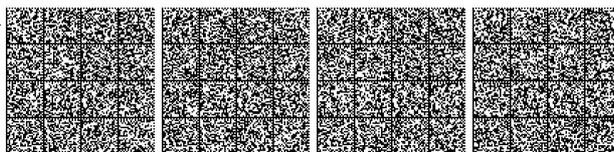
6. Il punto 5.6.2 è sostituito dal seguente:

«5.6.2. Titoli di formazione di farmacista

Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Data di riferimento
België/ Belgique/ Belgien	Diploma van apotheker / Diplôme de pharmacien	— De universiteiten/Les universités — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française		1.10.1987
България	Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен "Магистър" по "Фармация" с професионална квалификация "Магистър-фармацевт"	Университет		1.1.2007
Česká republika	Diplom o ukončení studia ve studijním programu farmacie (magistr, Mgr.)	Farmaceutická fakulta univerzity v České republice		1.5.2004
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i farmaci (cand.pharm.) Bevis for kandidatuddannelsen i farmaci (cand.pharm.)	Det Farmaceutiske Fakultet, Københavns Universitet Syddansk Universitet		1.10.1987
Deutschland	Zeugnis über die Staatliche Pharmazeutische Prüfung	Zuständige Behörden		1.10.1987
Eesti	Diplom proviisori õppekava läbimisest Farmaatsiamagister Master of Science in Pharmacy (MSc)	Tartu Ülikool		1.5.2004
Ελλάς	Άδεια άσκησης φαρμακευτικού επαγγέλματος	— Περιφέρεια — Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση		1.10.1987
España	Título de Licenciado en Farmacia Título de Graduado/a en Farmacia	— Ministerio de Educación y Cultura — El rector de una universidad — El rector de una Universidad		1.10.1987 1.1.1986
France	— Diplôme d'Etat de pharmacien — Diplôme d'Etat de docteur en pharmacie	Universités		1.10.1987



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Data di riferimento
Hrvatska	Diploma 'magistar farmacije/ magistra farmacije'	— Farmaceutsko- biokemijski fakultet Sveučilišta u Za- grebu — Medicinski fakultet Sveuči- lišta u Splitu — Kemijsko- tehnološki fa- kultet Sveučilišta u Splitu		1.7.2013
Ireland	1. Certificate of Registered Pharmaceutical Chemist ⁽¹⁾ Certificate of Registration as a Pharmacist ⁽¹⁾ 2. A degree in Pharmacy re- cognised by the Pharma- ceutical Society of Ireland ⁽²⁾	1. Cumann Cógaiseoirí na hÉireann (Pharmaceutical Society of Ireland) 2. Universities delivering de- grees in pharmacy recogni- sed by the Pharmaceutical Society of Ireland	2. Notification from the Phar- maceutical Society of Ire- land that the person nam- ed therein is the holder of a qualification appro- priate for practicing as pharmacist	1.10.1987
Italia	Diploma o certificato di abili- tazione all'esercizio della pro- fessione di farmacista ottenuto in seguito ad un esame di Stato	Università		1.11.1993
Κύπρος	Πιστοποιητικό Εγγραφής Φαρμακοποιού	Συμβούλιο Φαρμακευτικής		1.5.2004
Latvija	Farmaceita diploms	Universitātes tipa augstskola		1.5.2004
Lietuva	1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą vaisti- ninko profesinę kvalifika- ciją 2. Magistro diplomas (farma- cijos magistro kvalifikacinis laipsnis ir vaistinininko pro- fesinė kvalifikacija)	Universitetas		1.5.2004
Luxembourg	Diplôme d'Etat de pharmaciens	Jury d'examen d'Etat + visa du ministre de l'éducation natio- nale		1.10.1987
Magyarország	Okleveles gyógyszerész okle- vél (magister pharmaciae, ab- brev: mag. Pharm)	Egyetem		1.5.2004
Malta	Lawrja fil-farmacija	Università ta' Malta		1.5.2004
Nederland	Getuigschrift van met goed gevolg afgelegd apothekersex- amen	Faculteit Farmacie		1.10.1987



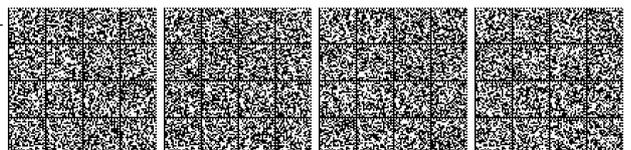
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Data di riferimento
Österreich	Staatliches Apothekerdiplom	Österreichische Apothekerkammer		1.10.1994
Polska	Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku farmacja z tytułem magistra	1. Akademia Medyczna 2. Uniwersytet Medyczny 3. Collegium Medicum Uniwersytetu Jagiellońskiego		1.5.2004
Portugal	— Licenciatura em Farmácia — Carta de curso de licenciatura em Ciências Farmacêuticas Mestrado Integrado em Ciências Farmacêuticas	Instituição de Ensino Superior Universitário		1.10.1987 1.1.2007
România	Diplomă de licență de farmacist	Universități		1.1.2007
Slovenija	Diploma, s katero se podeljuje strokovni naziv "magister farmacije/magistra farmacije"	Univerza	Potrdilo o opravljenem strokovnem izpitu za poklic magister farmacije/magistra farmacije	1.5.2004
Slovensko	DIPLOM farmácia magister ("Mgr.")	Univerzita		1.5.2004
Suomi/Finland	Proviisorin tutkinto/Provisorexamen	Yliopisto		1.10.1994
Sverige	Apotekarexamen	Universitet och högskolor		1.10.1994
United Kingdom	1. Certificate of Registered Pharmacist ⁽¹⁾ 2. A degree in pharmacy approved by either the General Pharmaceutical Council (formerly Royal Pharmaceutical Society of Great Britain) or the Pharmaceutical Society of Northern Ireland ⁽⁴⁾	Universities delivering pharmacy degrees approved by the General Pharmaceutical Council (formerly Royal Pharmaceutical Society of Great Britain) or the Pharmaceutical Society of Northern Ireland	Notification from the General Pharmaceutical Council or Pharmaceutical Society of Northern Ireland confirming successful completion of the approved pharmacy degree, 12 months practical training and a pass of the registration assessment.	1.10.1987

⁽¹⁾ Questo titolo di formazione consente al titolare di beneficiare del riconoscimento automatico quando è rilasciato ai cittadini di Stati membri che hanno acquisito la qualifica in Irlanda.

⁽²⁾ Questa informazione sui titoli di formazione è stata inserita per consentire a coloro che hanno completato la formazione in Irlanda di beneficiare del riconoscimento automatico senza necessità di iscrizione all'ordine in Irlanda. In questi casi, il certificato di accompagnamento attesta il soddisfacimento di tutti i requisiti di qualificazione.

⁽³⁾ Questo titolo di formazione consente al titolare di beneficiare del riconoscimento automatico quando è rilasciato ai cittadini di Stati membri che hanno acquisito la qualifica nel Regno Unito.

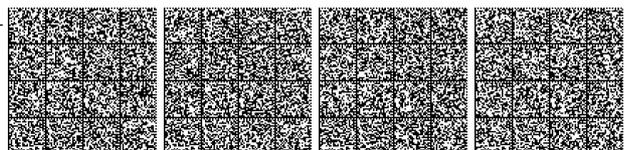
⁽⁴⁾ Questa informazione sui titoli di formazione è stata inserita per consentire a coloro che hanno completato la formazione nel Regno Unito di beneficiare del riconoscimento automatico del proprio titolo senza necessità di iscrizione all'ordine. In questi casi, il certificato di accompagnamento attesta il soddisfacimento di tutti i requisiti di qualificazione.»



7. Il punto 5.7.1 è sostituito dal seguente:

«5.7.1. Titoli di formazione di architetto riconosciuti ai sensi dell'articolo 46

Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
België/Belgique/ Belgien	1. Architect/Architecte	1. Nationale hogescholen voor architectuur/Ecoles nationales supérieures d'architecture		1988/1989
	2. Architect/Architecte	2. Hogere-architectuur-instituten/Instituts supérieurs d'architecture		
	3. Architect/Architecte	3. Provinciaal Hoger Instituut voor Architectuur te Hasselt/Ecole provinciale supérieure d'architecture de Hasselt		
	4. Architect/Architecte	4. Koninklijke Academies voor Schone Kunsten/Académies royales des Beaux-Arts		
	5. Architect/Architecte	5. Sint-Lucasscholen/Ecoles Saint-Luc		
	6. Burgerlijke ingenieur-architect	6. — Faculteiten Toegepaste Wetenschappen van de Universiteiten/Facultés des sciences appliquées des universités — "Faculté Polytechnique" van Mons		
	7. Burgerlijk Ingenieur-Architect (Ir. Arch.)	7. K.U. Leuven, faculteit ingenieurswetenschappen	Certificat de stage délivré par l'Ordre des Architectes/Stagegetuigschrift afgeleverd door de Orde van Architecten	2004/2005
	8. Burgerlijk Ingenieur-Architect (Ir. Arch.)	8. Vrije Universiteit Brussel, faculteit ingenieurswetenschappen	Certificat de stage délivré par l'Ordre des Architectes/Stagegetuigschrift afgeleverd door de Orde van Architecten	2004/2005
България	Магистър-Специалност архитектура	— Университет по архитектура, строителство и геодезия-София, Архитектурен факултет	Свидетелство, издадено от компетентната Камара на архитектите, удостоверяващо изпълнението на предпоставките, необходими за регистрацията като архитект с пълна проектантска правоспособност в регистъра на архитектите	2010/2011
		— Варненски свободен университет "Черноризец Храбър", Варна, Архитектурен факултет		2007/2008



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		— Висше строително училище "Любен Каравелов", Архитектурен факултет		2009/2010
Česká republika	Architektura a urbanismus	— Fakulta architektury, České vysoké učení technické (ČVUT) v Praze — Vysoké učení technické v Brně, Fakulta architektury	Osvědčení o splnění kvalifikačních požadavků pro samostatný výkon profese architekta vydané Českou komorou architektů	2007/2008
	Inženýr architekt (Ing. Arch.)	— Technická univerzita v Liberci, Fakulta umění a architektury		
	Magistr umění v oboru architektura (MgA.)	— Vysoká škola umělecko-průmyslová v Praze		
	Magistr umění v oboru Architektonická tvorba, MgA	— Akademie výtvarných umění v Praze		2007/2008
Danmark	Bevis for kandidatuddannelsen i arkitektur (cand. arch.)	— Kunstakademiets Arkitektskole i København — Arkitektskolen i Århus		1988/1989
Deutschland	Diplom-Ingenieur, Diplom-Ingenieur Univ.	— Universitäten (Architektur/Hochbau) — Technische Hochschulen (Architektur/Hochbau) — Technische Universitäten (Architektur/Hochbau) — Universitäten-Gesamthochschulen (Architektur/Hochbau) — Hochschulen für bildende Künste — Hochschulen für Künste	Bescheinigung einer zuständigen Architektenkammer über die Erfüllung der Qualifikationsvoraussetzungen im Hinblick auf eine Eintragung in die Architektenliste	1988/1989
	Diplom-Ingenieur, Diplom-Ingenieur FH	— Fachhochschulen (Architektur/Hochbau) — Universitäten-Gesamthochschulen (Architektur/Hochbau) bei entsprechenden Fachhochschulstudiengängen		



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
	Master of Arts-M.A.	— Hochschule Bremen — University of applied Sciences, Fakultät Archi- tektur, Bau und Umwelt — School of Architec- ture Bremen		2003/2004
		— Fachhochschule Münster (University of Applied Sciences)-Muenster School of Architecture		2000/2001
		— Georg-Simon-Ohm- Hochschule Nürnberg Fakultät Architektur		2005/2006
		— Hochschule Anhalt (Uni- versity of Applied Scien- ces) Fachbereich Archi- tektur, Facility Manage- ment und Geoinforma- tion		2010/2011
		— Hochschule Regensburg (University of Applied Sciences), Fakultät für Architektur		2007/2008
		— Technische Universität München, Fakultät für Architektur		2009/2010
		— Hochschule Lausitz, Stu- diengang Architektur, Fa- kultät für Bauen “seit Juli 2013: Branden- burgische Technische Universität Cottbus-Senf- tenberg”		2009/2010
		— Fachhochschule Lübeck, University of Applied Sciences, Fachbereich Bauwesen		2004/2005
		— Fachhochschule für Tech- nik und Wirtschaft Dres- den, Fakultät Bauinge- nieurwesen/Architektur		2005/2006
		— Fachhochschule Erfurt/ University of Applied Sciences		2006/2007
		— Hochschule Augsburg/ Augsburg University of Applied Sciences		2005/2006
		— Hochschule Koblenz, Fachbereich Bauwesen		2004/2005
		— Hochschule München/Fa- kultät für Architektur		2005/2006



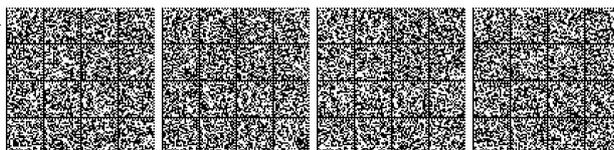
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
	Master of Arts (in Kombination mit einem Bachelorabschluss in Architektur)	Hochschule Trier Fachbereich Gestaltung-Fachrichtung Architektur		2007/2008
	Master of Engineering (in Kombination mit einem Bachelorabschluss in Engineering)	Technische Hochschule Mittelhessen (University of Applied Sciences) Fachbereich Bauwesen		2010/2011
	Bachelor of Arts-B.A.	— Hochschule Anhalt (University of Applied Sciences) Fachbereich Architektur, Facility Management und Geoinformation — Technische Universität München, Fakultät für Architektur		2010/2011 2009/2010
	Bachelor of Sciences (B. Sc.)	— Alanus Hochschule für Kunst und Gesellschaft, Bonn		2007/2008
	Bachelor of Sciences (B. Sc.)	Hochschule Bochum, Fachbereich Architektur		2003/2004
	Master of Science	Leibniz Universität Hannover, Fakultät für Architektur und Landschaft		2011/2012
Ελλάς	Δίπλωμα αρχιτέκτονα-μηχανικού	— Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ), τμήμα αρχιτεκτόνων — μηχανικών — Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ), τμήμα αρχιτεκτόνων — μηχανικών της Πολυτεχνικής σχολής	Βεβαίωση που χορηγεί το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΤΕΕ) και η οποία επιτρέπει την άσκηση δραστηριοτήτων στον τομέα της αρχιτεκτονικής	1988/1989
	Δίπλωμα Αρχιτέκτονα—Μηχανικού	— Πανεπιστήμιο Πατρών, τμήμα αρχιτεκτόνων-μηχανικών της Πολυτεχνικής σχολής		2003/2004
España	Título oficial de arquitecto	Rectores de las universidades enumeradas a continuación: — Universidad politécnica de Cataluña, escuelas técnicas superiores de arquitectura de Barcelona o del Vallès		1988/1989



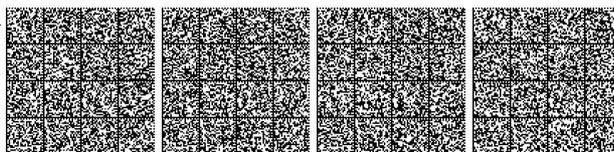
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		<ul style="list-style-type: none"> — Universidad politécnica de Madrid, escuela técnica superior de arquitectura de Madrid — Escuela de Arquitectura de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria — Universidad politécnica de Valencia, escuela técnica superior de arquitectura de Valencia — Universidad de Sevilla, escuela técnica superior de arquitectura de Sevilla — Universidad de Valladolid, escuela técnica superior de arquitectura de Valladolid — Universidad de Santiago de Compostela, escuela técnica superior de arquitectura de La Coruña — Universidad del País Vasco, escuela técnica superior de arquitectura de San Sebastián — Universidad de Navarra, escuela técnica superior de arquitectura de Pamplona — Universidad de A Coruña — Universidad de Granada, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada — Universidad de Alicante, escuela politécnica superior de Alicante — Universidad Europea de Madrid — Universidad Ramón Llull, escuela técnica superior de arquitectura de La Salle — Universidad de Cataluña, escuela técnica superior de arquitectura de Barcelona 		<p>1991/1992</p> <p>1994/1995</p> <p>1997/1998</p> <p>1998/1999</p> <p>1999/2000</p>



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		— Universidad Alfonso X El Sabio, centro politécnico superior de Villanueva de la Cañada		
		— Universidad de Alcalá (Escuela de Arquitectura)		
		— Universidad Internacional de Cataluña, Escuela Técnica Superior de Arquitectura		
		— Universidad S.E.K. de Segovia, centro de estudios integrados de arquitectura de Segovia		
		— Universidad Camilo José Cela de Madrid		2000/2001
		— Universidad San Pablo CEU		2001/2002
		— Universidad CEU Cardenal Herrera, Valencia-Escuela Superior de Enseñanzas Técnicas		2002/2003
		— Universidad Rovira i Virgili		2005/2006
		— Universidad Francisco de Vitoria		2006/2007
		— IE Universidad. Escuela Técnica Superior de Estudios Integrados de Arquitectura		2009/2010
	Título de Graduado/a en Arquitectura	— IE Universidad, Escuela Técnica Superior de Estudios Integrados de Arquitectura		2008/2009
		— Universidad Europea de Madrid		2009/2010
		— Universitat Internacional de Catalunya		
		— Universidad San Jorge (Zaragoza)		
		— Universidad de Navarra		
		— Universidad San Pablo CEU-Madrid		2010/2011
		— Universitat Politècnica de València		



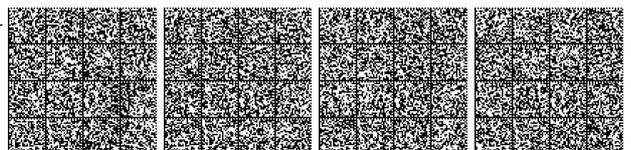
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
	Graduado en fundamentos de la arquitectura + Máster en Arquitectura	<ul style="list-style-type: none"> — Universidad de A Coruña. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de A Coruña — Universidad Rovira i Virgili — Universidad Cardenal Herrera CEU — Universidad Francisco de Vitoria — Universidad Politécnica de Madrid. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid — Universidad Antonio de Nebrija 		<p>2010/2011</p> <p>2011/2012</p>
France	<ol style="list-style-type: none"> 1. Diplôme d'architecte DPLG, y compris dans le cadre de la formation professionnelle continue et de la promotion sociale. 2. Diplôme d'architecte ESA 3. Diplôme d'architecte ENSAIS 4. Diplôme d'Etat d'architecte (DEA) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le ministre chargé de l'architecture 2. Ecole spéciale d'architecture de Paris 3. Ecole nationale supérieure des arts et industries de Strasbourg, section architecture 4. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Bordeaux (Ministère chargé de l'architecture et Ministère chargé de l'enseignement supérieur) <p>Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne (Ministère chargé de l'architecture et Ministère chargé de l'enseignement supérieur)</p> <p>Ecole nationale supérieure d'architecture de Clermont-Ferrand (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)</p> <p>Ecole nationale supérieure d'architecture de Grenoble (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)</p>	<p>Habilitation de l'architecte diplômé d'Etat à l'exercice de la maîtrise d'œuvre en son nom propre (HMONP) (Ministère chargé de l'architecture)</p>	<p>1988/1989</p> <p>2005/2006</p> <p>2005/2006</p> <p>2004/2005</p> <p>2004/2005</p>



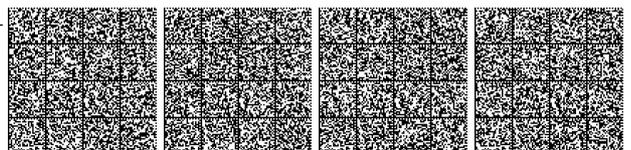
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		Ecole nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Lyon (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Marne La Vallée (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Marseille (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Montpellier (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Nancy (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Nantes (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Normandie (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-La Villette (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris Malaquais (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris Val-de-Seine (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Saint-Etienne (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Strasbourg (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2005/2006
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Toulouse (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Versailles (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2004/2005
	Diplôme d'Etat d'architecte (DEA), dans le cadre de la formation professionnelle continue	Ecole nationale supérieure d'architecture de Lyon (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Marseille (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Montpellier (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Nantes (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
		Ecole nationale supérieure d'architecture de Strasbourg (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)		2006/2007
	5. Diplôme d'études de l'école spéciale d'architecture Grade 2 équivalent au diplôme d'Etat d'architecte	5. Ecole spéciale d'architecture (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)	Diplôme d'architecte de l'ESA habilitant à exercer la maîtrise d'œuvre en son nom propre, équivalent à l'habilitation de l'architecte diplômé d'Etat à l'exercice de la maîtrise d'œuvre en son nom propre, reconnu par le Ministère chargé de l'architecture	2006/2007
	6. Diplôme d'architecte INSA de Strasbourg équivalent au diplôme d'Etat d'architecte conférant le grade de master (parcours architecte)	6. Institut national des sciences appliquées de Strasbourg (INSA) (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)	Habilitation de l'architecte de l'INSA à exercer la maîtrise d'œuvre en son nom propre équivalent à l'HMONP, reconnue par le ministère chargé de l'architecture	2005/2006
	Diplôme d'architecte INSA de Strasbourg équivalent au diplôme d'Etat d'architecte conférant le grade de master (parcours d'architecte pour ingénieur)	Institut national des sciences appliquées de Strasbourg (INSA) (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)	Habilitation de l'architecte de l'INSA à exercer la maîtrise d'œuvre en son nom propre équivalent à l'HMONP, délivrée par le ministère chargé de l'architecture	2005/2006
Hrvatska				
Ireland	1. Degree of Bachelor of Architecture (B.Arch. NUI) 2. Degree of Bachelor of Architecture (B.Arch.) — (Previously, until 2002-Degree estándar diploma in architecture (Dip. Arch))	1. National University of Ireland to architecture graduates of University College Dublin 2. Dublin Institute of Technology, Bolton Street, Dublin (College of Technology, Bolton Street, Dublin)	Certificate of fulfilment of qualifications requirements for professional recognition as an architect in Ireland issued by the Royal Institute of Architects of Ireland (RIAI)	1988/1989



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
	3. Certificate of association (ARIAL)	3. Royal Institute of Architects of Ireland		
	4. Certificate of membership (MRIAL)	4. Royal Institute of Architects of Ireland		
	5. Degree of Bachelor of Architecture (Honours) (B.Arch. (Hons) UL)	5. University of Limerick		2005/2006
	6. Degree of Bachelor of Architecture (Honours) (B.Arch. (Hons) WIT)	6. Waterford Institute of Technology		2005/2006
Italia ⁽¹⁾	Laurea in architettura	<ul style="list-style-type: none"> — Università di Camerino — Università di Catania — Sede di Siracusa — Università di Chieti — Università di Ferrara — Università di Firenze — Università di Genova — Università di Napoli Federico II — Università di Napoli II — Università di Palermo — Università di Parma — Università di Reggio Calabria — Università di Roma "La Sapienza" — Università di Roma III — Università di Trieste — Politecnico di Bari — Politecnico di Milano — Politecnico di Torino — Istituto universitario di architettura di Venezia — Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria 	Diploma di abilitazione all'esercizio indipendente della professione che viene rilasciato dal ministero della Pubblica istruzione (ora ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca) dopo che il candidato ha sostenuto con esito positivo l'esame di Stato davanti ad una commissione competente	1988/1989
	Laurea in ingegneria edile — architettura	<ul style="list-style-type: none"> — Università dell'Aquila — Università di Pavia — Università di Roma "La Sapienza" 		2000/2001
				1998/1999



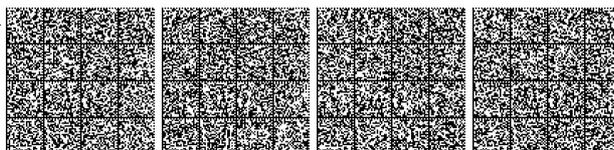
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
	Laurea specialistica in ingegneria edile — architettura	— Università dell'Aquila — Università di Pavia — Università di Roma "La Sapienza" — Università di Ancona — Università di Basilicata — Potenza — Università di Pisa — Università di Bologna — Università di Catania — Università di Genova — Università di Palermo — Università di Napoli Federico II — Università di Roma — Tor Vergata — Università di Trento — Politecnico di Bari — Politecnico di Milano		2000/2001
		— Università degli studi di Brescia — Università degli Studi di Cagliari		2001/2002
		— Università Politecnica delle Marche		2002/2003
		— Università degli studi della Calabria		2003/2004
		— Università degli studi di Salerno		2005/2006
	Laurea magistrale in ingegneria edile — architettura	— Università dell'Aquila — Università di Pavia — Università di Roma "La Sapienza" — Università di Pisa — Università di Bologna — Università di Catania — Università di Genova — Università di Palermo — Università di Napoli Federico II — Università di Roma — Tor Vergata — Università di Trento — Politecnico di Bari — Politecnico di Milano		2004/2005
		— Università degli studi di Salerno		2010/2011



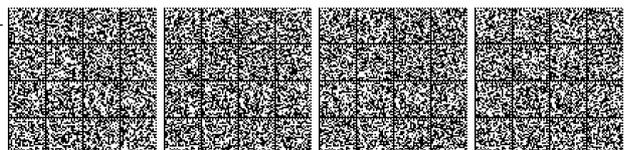
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		— Università degli studi della Calabria		2004/2005
		— Università degli studi di Brescia		2004/2005
		— Università Politecnica delle Marche		2004/2005
		— Università degli Studi di Perugia		2006/2007
		— Università degli Studi di Padova		2008/2009
		— Università degli Studi di Genova		2014/2015
	Laurea specialistica quinquennale in Architettura	— Prima Facoltà di Architettura dell'Università di Roma "La Sapienza"		1998/1999
		— Università di Ferrara		1999/2000
		— Università di Genova		
		— Università di Palermo		
		— Politecnico di Milano		
		— Politecnico di Bari		
		— Università di Firenze		2001/2002
	Laurea magistrale quinquennale in Architettura	— Prima Facoltà di Architettura dell'Università di Roma "La Sapienza"		2004/2005
		— Università di Ferrara		
		— Università di Genova		
		— Università di Palermo		
		— Politecnico di Bari		
		— Università di Firenze		
		— Politecnico di Milano		
	Laurea specialistica in architettura (Progettazione architettonica)	— Università di Roma Tre		2001/2002
		Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2005/2006
	Laurea magistrale in architettura (Progettazione architettonica)	Università di Roma Tre		2004/2005
	Laurea specialistica in Architettura	— Università di Napoli II		2001/2002
		— Politecnico di Milano II		
		— Facoltà di architettura dell'Università degli Studi G. D'Annunzio di Chieti-Pescara		



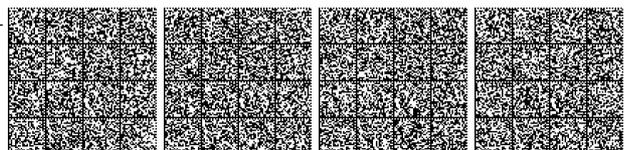
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		<ul style="list-style-type: none"> — Facoltà di architettura, Pianificazione e Ambiente del Politecnico di Milano — Facoltà di Architettura dell'Università degli studi di Trieste — Facoltà di Architettura di Siracusa, Università di Catania — Facoltà di architettura, Università degli Studi di Parma — Facoltà di Architettura, Università di Bologna — Università di Firenze — Università IUAV di Venezia — Facoltà di Architettura Valle Giulia, Università degli Studi di Roma "La Sapienza" — Università degli Studi di Camerino — Università di Napoli Federico II 		<p>2002/2003</p> <p>2004/2005</p>
	Laurea magistrale in Architettura	<ul style="list-style-type: none"> — Politecnico di Milano II — Università di Napoli II — Università di Napoli Federico II — Facoltà di architettura dell'Università degli Studi G. D'Annunzio di Chieti-Pescara — Facoltà di architettura, Pianificazione e Ambiente del Politecnico di Milano — Università IUAV di Venezia — Facoltà di Architettura, Università di Bologna — Facoltà di Architettura di Siracusa, Università di Catania — Facoltà di architettura, Università degli Studi di Parma — Facoltà di architettura dell'Università degli Studi di Trieste 		2004/2005



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		— Università degli Studi di Trieste		2014/2015
		— Università degli Studi di Camerino		2006/2007
		— Università degli Studi di Enna "Kore"		2004/2005
		— Università degli Studi di Firenze		2008/2009
		— Università degli Studi di Cagliari		
		— Università degli Studi di Udine		2009/2010
		— Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria		
		— Università degli Studi di Sassari		2010/2011
		— Università degli Studi della Basilicata		
		— Università degli Studi di Genova		2014/2015
	Laurea specialistica in architettura -progettazione architettonica e urbana	Facoltà "Ludovico Quaroni" dell'Università degli Studi "La Sapienza" di Roma		2000/2001
	Laurea Magistrale in architettura -progettazione architettonica e urbana	Facoltà "Ludovico Quaroni" dell'Università degli Studi "La Sapienza" di Roma		2004/2005
	Laurea Specialistica in Architettura (Progettazione Urbana)	Università di Roma Tre		2001/2002
	Laurea Magistrale in Architettura (Progettazione Urbana)	Università di Roma Tre		2004/2005
	Laurea Specialistica in Architettura (Progettazione urbana e territoriale)	Politecnico di Torino		2002/2003
	Laurea Specialistica in architettura (Architettura delle costruzioni)	Politecnico di Milano (Facoltà di Architettura civile)		2001/2002
	Laurea magistrale in architettura (Architettura delle costruzioni)	Politecnico di Milano (Facoltà di Architettura civile)		2004/2005
	Laurea Specialistica in Architettura (Restauro)	— Facoltà di architettura di Valle Giulia dell'Università degli Studi "La Sapienza" di Roma		2004/2005
		— Università degli Studi di Roma Tre-Facoltà di Architettura		2001/2002



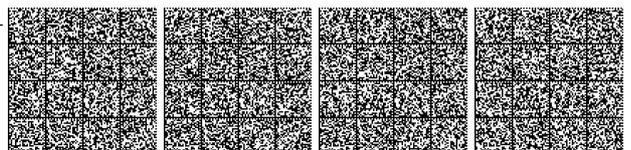
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		— Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2005/2006
	Laurea Magistrale in Architettura (Restauro)	— Facoltà di architettura di Valle Giulia dell'Università degli Studi "La Sapienza" di Roma — Università degli Studi di Roma Tre-Facoltà di Architettura		2009/2010
		— Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2004/2005
	Laurea Specialista in Architettura (costruzione)	Politecnico di Torino		2002/2003
	Laurea Magistrale in Architettura-Progettazione architettonica	Università degli Studi di Napoli "Federico II" — Politecnico di Torino		2004/2005 2013/2014
	Laurea Magistrale in Architettura e Città, Valutazione e progetto	Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2004/2005
	Laurea Specialistica in Architettura e Città, Valutazione e progetto	Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2007/2008
	Laurea Magistrale in Architettura-Arredamento e Progetto	Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2008/2009
	Laurea Magistrale in Architettura Manutenzione e Gestione	Università degli Studi di Napoli "Federico II"		2008/2009
	Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città	Politecnico di Torino		2010/2011
	Laurea Magistrale in Architettura per il Progetto Sostenibile	Politecnico di Torino		2010/2011
	Laurea Magistrale in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio	Politecnico di Torino		2010/2011
	Laurea Magistrale in Architettura e Culture del Progetto	Università IUAV di Venezia		2013/2014
	Laurea Magistrale in Architettura e Innovazione	Università IUAV di Venezia		2013/2014
	Laurea Magistrale in Architettura per il Nuovo e l'Antico	Università IUAV di Venezia		2013/2014
	Laurea Magistrale in Architettura-Restauro	Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria		2013/2014



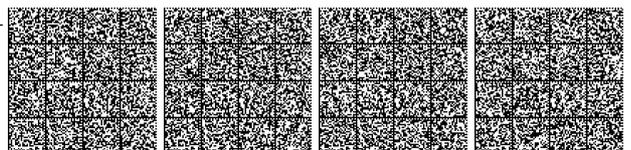
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
Κύπρος	Δίπλωμα αρχιτεκτονα-μηχανικού στην αρχιτεκτονική	— Πανεπιστήμιο κυπρού	Βεβαίωση που εκδίδεται από το επιστημονικό και τεχνικό επιμελητήριο κυπρού (ετεκ) η οποία επιτρέπει την άσκηση δραστηριοτήτων στον τομέα της αρχιτεκτονικής	2005/2006
	Professional Diploma in Architecture	— University of Nicosia		2006/2007
	Δίπλωμα Αρχιτεκτονικής (5 έτη)	— Frederick University Σχολή Αρχιτεκτονικής, Καλών και Εφαρμοσμένων Τεχνών του Πανεπιστημίου Frederick		2008/2009
	Δίπλωμα Αρχιτέκτονα Μηχανικού (5 ετούς φοίτησης)	— Frederick University Σχολή Αρχιτεκτονικής, Καλών και Εφαρμοσμένων Τεχνών του Πανεπιστημίου Frederick		2008/2009
Latvija	Arhitekta diploms	Rīgas Tehniskā universitāte	Latvijas Arhitektu savienības sertificēšanas centra Arhitekta prakses sertifikāts	2007/2008
Lietuva	Bakalauro diplomas (Architektūros bakalauras)	— Kauno technologijos universitetas — Vilniaus Gedimino technikos universitetas — Vilniaus dailės akademija	Architekto kvalifikacijos atestatas, suteikiantis teisę užsiimti veikla architektūros srityje (Atestuotas architektas) išduodamas po architektūros bakalauro studijų baigimo ir trejų metų praktinės veiklos atestuoto architekto priežiūroje.	2008/2009
	Magistro diplomas (Architektūros magistras)	— Kauno technologijos universitetas — Vilniaus Gedimino technikos universitetas — Vilniaus dailės akademija		
Magyarország	Okleveles építészmérnök MSc	— Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem-Építészmérnöki Kar	A területi illetékes építész-kamara hatósági bizonyítványa a szakmagyakorlási jogosultságról.	2007/2008
	Okleveles építészmérnök	— Széchenyi István Egyetem, Győr — Műszaki Tudományi Kar		2007/2008
	Okleveles építészmérnök	— Pécsi Tudományegyetem — Pollack Mihály Műszaki Kar		2007/2008
Malta	Degree in Bachelor of Engineering and Architecture (Hons)	Universita' ta' Malta	Warrant b'titlu ta' "Perit" mahrug mill-Bord tal-Warrant	2007/2008



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento	
Nederland	1. Het getuigschrift van het met goed gevolg afgelegde doctoraal examen van de studierichting bouwkunde, afstudeerrichting architectuur	1. Technische Universiteit te Delft	Verklaring van de Stichting Bureau Architectenregister die bevestigt dat de opleiding voldoet aan de normen van artikel 46. As of 2014/2015: Verklaring van Bureau Architectenregister die bevestigt dat aan de eisen voor de beroepskwalificatie van architect is voldaan	1988/1989	
	2. Het getuigschrift van het met goed gevolg afgelegde doctoraal examen van de studierichting bouwkunde, differentiatie architectuur en urbanistiek	2. Technische Universiteit te Eindhoven		1988/1989	
	3. Het getuigschrift hoger beroepsonderwijs, op grond van het met goed gevolg afgelegde examen verbonden aan de opleiding van de tweede fase voor beroepen op het terrein van de architectuur, afgegeven door de betrokken examencommissies van respectievelijk: — de Amsterdamse Hogeschool voor de Kunsten te Amsterdam — de Hogeschool Rotterdam en omstreken te Rotterdam — de Hogeschool Katholieke Leergangen te Tilburg — de Hogeschool voor de Kunsten te Arnhem — de Rijkshogeschool Groningen te Groningen — de Hogeschool Maastricht te Maastricht				
	4. Master of Science in Architecture, Urbanism & Building Sciences variant Architecture — Master of Science in Architecture, Building and Planning (specialisatie: Architecture)	4. Technische Universiteit Delft Faculteit Bouwkunde Technische Universiteit Eindhoven			2003/2004 2002/2003



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
	9. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	9. Technische Universität Graz (Erzherzog-Johann-Universität Graz)		2008/2009
	10. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.	10. Technische Universität Wien		2006/2007
	11. Master of Architecture (MArch) (aufgrund eines Bachelor- und eines Masterstudiums entspricht MSc)	11. Universität für künstlerische und industrielle Gestaltung Linz		2008/2009
		11. Akademie der bildenden Künste Wien		2008/2009
	12. Masterstudium der Architektur	12. Universität für angewandte Kunst Wien		2011/2012
Polska	magister inżynier architekt (mgr inż. arch.)	— Politechnika Białostocka — Politechnika Gdańska — Politechnika Łódzka — Politechnika Śląska — Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie — Politechnika Warszawska — Politechnika Krakowska — Politechnika Wrocławska	Zaświadczenie o członkostwie w okręgowej izbie architektów/Zaświadczenie Krajowej Rady Izby Architektów RP potwierdzające posiadanie kwalifikacji do wykonywania zawodu architekta zgodnych z wymaganiami wynikającymi z przepisów prawa Unii Europejskiej osoby nie będącej członkiem Izby	2007/2008
		— Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego		2003/2004
	dplom ukończenia studiów wyższych potwierdzający uzyskanie tytułu zawodowego magistra inżyniera architekta	— Wyższa Szkoła Ekologii i Zarządzania w Warszawie		2011/2012
		— Politechnika Lubelska		2008/2009
	dplom studiów wyższych potwierdzający uzyskanie tytułu zawodowego magistra inżyniera architekta	Politechnika Świętokrzyska		2012/2013



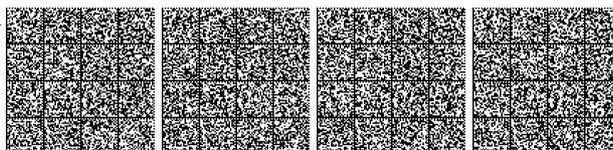
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
Portugal	Carta de curso de licenciatura em Arquitectura	— Faculdade de Arquitectura da Universidade técnica de Lisboa	Certificado de cumprimento dos pré-requisitos de qualificação para inscrição na Ordem dos Arquitectos, emitido pela competente Ordem dos Arquitectos	1988/1989
		— Faculdade de arquitectura da Universidade do Porto		
		— Escola Superior Artística do Porto		
		— Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra		
		— Universidade Lusíada de Lisboa		1986/1987
		— Faculdade de Arquitectura e Artes da Universidade Lusíada de Vila Nova de Famalicão		1993/1994
		— Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia		1995/1996
		— Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes		1997/1998
		— Universidade do Minho		1997/1998
	— Instituto Superior Técnico da Universidade Técnica de Lisboa	1998/1999		
	— ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa	1998/1999		
	Carta de Curso de Licenciatura em Arquitectura e Urbanismo	— Escola Superior Gallaecia		2002/2003
	Para os cursos iniciados a partir do ano académico de 1991/1992	— Faculdade de Arquitectura e Artes da Universidade Lusíada do Porto		1991/1992
	Mestrado integrado em Arquitectura	— Universidade Autónoma de Lisboa		2001/2002
		— Universidade Técnica de Lisboa (Instituto Superior Técnico)		2001/2002
Carta de curso de Mestrado integrado em Arquitectura	— Universidade do Minho		1997/1998	
	— ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa		1999/2000	
	— Universidade Lusíada de Vila Nova de Famalicão		2006/2007	



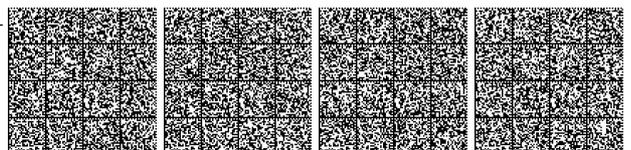
Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		— Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias		1995/1996
		— Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa		2008/2009
		— Universidade de Évora		2007/2008
		— Escola Superior Artística do Porto (ESAP)		1988/1989 (Licenciatura) 2007/2008 (Mestrado)
		— Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes		2006/2007
		Universidade Lusíada do Porto		2006/2007
	Carta de curso de Mestrado Integrado em Arquitectura e Urbanismo	— Universidade Fernando Pessoa		2006/2007
		— ESG/Escola Superior Galacica		2002/2003
	Diploma de Mestre em Arquitectura	— Universidade Lusíada de Lisboa		1988/1989
	Carta de Curso, Grau de Licenciado	— Universidade de Évora		2001/2002
	Carta de curso de mestre em Arquitectura	— Universidade do Porto		2003/2004
	Certidão de Licenciatura em Arquitectura	Universidade Católica Portuguesa Centro Regional das Beiras		2001/2002
	Diploma de Mestrado Integrado em Arquitectura	Universidade Católica Portuguesa Centro Regional das Beiras		2001/2002
România	Diploma de arhitect	— Universitatea de arhitectură și urbanism "ION MINCU" — la propunerea Facultății de Arhitectură	Certificat de dobândire a dreptului de semnătură și de înscriere în Tabloul Național al Arhitecților	2010/2011
		— Universitatea "Politehnică" din Timișoara	Certificat de dobândire a dreptului de semnătură și de înscriere în Tabloul Național al Arhitecților	2011/2012
		— Universitatea Tehnică din Cluj—Napoca		2010/2011
		— Universitatea Tehnică "Gheorghe Asachi" din Iași		2007/2008



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
Slovenija	Magister inženir arhitekture/Magistrica inženirka arhitekture	Univerza v Ljubljani, Fakulteta za Arhitekturo	Potrdilo Zbornice za arhitekturo in prostor o usposobljenosti za opravljanje nalog odgovornega projektanta arhitekture	2007/2008
Slovensko	Diplom inžiniera Architekta (titul Ing. arch.)	— Slovenská technická univerzita v Bratislave, Fakulta architektúry, študijný odbor 5.1.1 Architektúra a urbanizmus — Technická univerzita v Košiciach, Fakulta umení, študijný odbor 5.1.1. Architektúra a urbanizmus	Certifikát vydaný Slovenskou komorou architektov na základe 3-ročnej praxe pod dohľadom a vykonania autorizačnej skúšky	2007/2008
	Diplom magistra umení (titul Mgr. art.)	— Vysoká škola výtvarných umení v Bratislave, študijný odbor 2.2.7 'Architektonická tvorba'		2004/2005 2007/2008
Suomi/Finland	Arkkitehdin tutkinto/Arkitektexamen	— Teknillinen korkeakoulu/ Tekniska högskolan (Helsinki)		1998/1999
		— Tampereen teknillinen korkeakoulu/Tammerfors tekniska högskola		
		— Oulun yliopisto/Uleåborgs universitet		
		— Aalto-yliopisto/Aalto-universitetet		
		— Tampereen teknillinen yliopisto/Tammerfors tekniska universitet		
		— Oulun yliopisto		2010/2011
		— Tampereen teknillinen yliopisto		2010/2011
		— Aalto-yliopisto/Aalto-universitetet		2010/2011
Sverige	Arkitektexamen	— Chalmers Tekniska Högskola AB		1998/1999
		— Kungliga Tekniska Högskolan		
		— Lunds Universitet		
		— Umeå universitet		2009/2010



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
United Kingdom	1. Diplomas in architecture	1. — Universities	Certificate of architectural education, issued by the Architects Registration Board. The diploma and degree courses in architecture of the universities, schools and colleges of art should have met the requisite threshold estándares as laid down in Article 46 of this Directive and in Criteria for validation published by the Validation Panel of the Royal Institute of British Architects and the Architects Registration Board. EU nationals who possess the Royal Institute of British Architects Part I and Part II certificates, which are recognised by ARB as the competent authority, are eligible. Also EU nationals who do not possess the ARB-recognised Part I and Part II certificates will be eligible for the Certificate of Architectural Education if they can satisfy the Board that their estándar and length of education has met the requisite threshold estándares of Article 46 of this Directive and of the Criteria for validation. An Architects Registration Board Part 3 Certificate of Architectural Education	1988/1989
		— Colleges of Art		2006/2007
		— Schools of Art		2008/2009
		— Cardiff University		2008/2009
		— University for the Creative Arts		2008/2009
		— Birmingham City University		2008/2009
	2. Degrees in architecture	2. Universities	1988/1989	
		3. Architectural Association	2011/2012	
	3. Final examination — Final Examination (ARB/RIBA Part 2)	— Architectural Association		
		4. Royal College of Art		
	4. Examination in architecture	5. Royal Institute of British Architects		
	5. Examination Part II	6. — University of Liverpool	2006/2007	
	6. Master of Architecture	— Cardiff University	2006/2007	
		— University of Plymouth	2007/2008	
		— Queens University, Belfast	2009/2010	
		— Northumbria University	2009/2010	
		— University of Brighton	2010/2011	
		— Birmingham City University	2010/2011	
		— University of Kent	2006/2007	
		— University of Ulster	2008/2009	
— University of Edinburgh/Edinburgh School of Architecture and Landscape Architecture		2009/2010		
— Leeds Metropolitan University		2011/2012		
— University of Newcastle upon Tyne		2011/2012		
— University of Lincoln		2011/2012		
— University of Huddersfield		2012/2013		
— University of the West of England		2011/2012		



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
		— University of Westminster		2011/2012
		— University for the Creative Arts		2013/2014
	7. Graduate Diploma in Architecture	7. University College London		2006/2007
	8. Professional Diploma in Architecture	8. University of East London		2007/2008
		— Northumbria University		2008/2009
	9. Graduate Diploma in Architecture/MArch Architecture	9. University College London		2008/2009
	10. Postgraduate Diploma in Architecture	10. — Leeds Beckett University (until 2014 Leeds Metropolitan University)		2007/2008
		— University of Edinburgh		2008/2009
		— Sheffield Hallam University		2009/2010
	11. MArch Architecture (ARB/RIBA Part 2)	11. University College London		2011/2012
		— University of Nottingham		2013/2014
		— University of East London		2013/2014
	12. Master of Architecture (MArch)	12. Liverpool John Moores University		2011/2012
		— De Montfort University		2011/2012
		— Arts University Bournemouth		2011/2012
		— Nottingham Trent University		2012/2013
		— Sheffield Hallam University		2013/2014
	13. Postgraduate Diploma in Architecture and Architectural Conservation	13. University of Edinburgh		2008/2009
	14. Postgraduate Diploma in Architecture and URBAN Design	14. University of Edinburgh		2008/2009
	15. MPhil in Environmental Design in Architecture (Option B)	15. University of Cambridge		2009/2010
	— MPhil in Architecture and URBAN Design	— University of Cambridge		2013/2014



Paese	Titolo di formazione	Ente che rilascia il titolo di formazione	Certificato che accompagna il titolo di formazione	Anno accademico di riferimento
	16. Professional Diploma in Architecture: Advanced Environmental and Energy Studies	16. University of East London/Centre for Alternative Technology		2008/2009
	17. MArchD in Applied Design in Architecture	17. Oxford Brookes University		2011/2012
	18. M'Arch	18. University of Portsmouth		2011/2012
	19. Master of Architecture (International)	19. University of Huddersfield		2012/2013
	20. Master of Architecture with Honours	20. Cardiff University		2015/2016
	21. MArch (Architecture)	21. Kingston University		2013/2014
	22. MArch in Architecture	22. University of Greenwich		2013/2014
	23. The degree of Master of Architecture in the College of Humanities and Social Science	23. University of Edinburgh/Edinburgh School of Architecture and Landscape Architecture		2012/2013

(¹) Le due denominazioni "Università degli studi di (nome della città)" e "Università di (nome della città)" sono equivalenti e identificano la stessa università.»

16CE1390

LOREDANA COLECCHIA, *redattore*

DELIA CHIARA, *vice redattore*

(WI-GU-2016-GUE-052) Roma, 2016 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.



pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca



pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca



MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

- **presso il punto vendita dell'Istituto in piazza G. Verdi, 1 - 00198 Roma ☎ 06-8549866**
- **presso le librerie concessionarie riportate nell'elenco consultabile sui siti www.ipzs.it e www.gazzettaufficiale.it.**

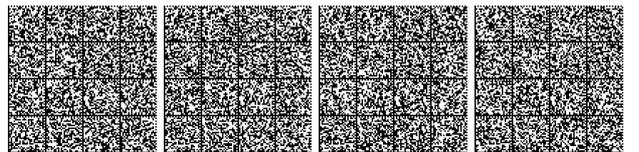
L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.
Vendita Gazzetta Ufficiale
Via Salaria, 691
00138 Roma
fax: 06-8508-3466
e-mail: informazioni@gazzettaufficiale.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando i dati fiscali (codice fiscale e partita IVA, se titolari) obbligatori secondo il DL 223/2007. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.



pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca



GAZZETTA UFFICIALE

 DELLA REPUBBLICA ITALIANA

**CANONI DI ABBONAMENTO (salvo conguaglio)
 validi a partire dal 1° OTTOBRE 2013**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

		<u>CANONE DI ABBONAMENTO</u>
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari: (di cui spese di spedizione € 257,04)* (di cui spese di spedizione € 128,52)*	- annuale € 438,00 - semestrale € 239,00
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale: (di cui spese di spedizione € 19,29)* (di cui spese di spedizione € 9,64)*	- annuale € 68,00 - semestrale € 43,00
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della UE: (di cui spese di spedizione € 41,27)* (di cui spese di spedizione € 20,63)*	- annuale € 168,00 - semestrale € 91,00
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali: (di cui spese di spedizione € 15,31)* (di cui spese di spedizione € 7,65)*	- annuale € 65,00 - semestrale € 40,00
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni: (di cui spese di spedizione € 50,02)* (di cui spese di spedizione € 25,01)*	- annuale € 167,00 - semestrale € 90,00
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, e dai fascicoli delle quattro serie speciali: (di cui spese di spedizione € 383,93)* (di cui spese di spedizione € 191,46)*	- annuale € 819,00 - semestrale € 431,00

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A ed F comprende gli indici mensili

CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **56,00**

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI
(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita: serie generale	€ 1,00
serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
fascicolo serie speciale, <i>concorsi</i> , prezzo unico	€ 1,50
supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€ 6,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

PARTE I - 5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI PUBBLICI

(di cui spese di spedizione € 129,11)* - annuale € **302,47**
 (di cui spese di spedizione € 74,42)* - semestrale € **166,36**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II

(di cui spese di spedizione € 40,05)* - annuale € **86,72**
 (di cui spese di spedizione € 20,95)* - semestrale € **55,46**

Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,01 (€ 0,83 + IVA)

Sulle pubblicazioni della 5ª Serie Speciale e della Parte II viene imposta I.V.A. al 22%.

Si ricorda che, in applicazione della legge 190 del 23 dicembre 2014 articolo 1 comma 629, gli enti dello Stato ivi specificati sono tenuti a versare all'Istituto solo la quota imponibile relativa al canone di abbonamento sottoscritto. Per ulteriori informazioni contattare la casella di posta elettronica abbonamenti@gazzettaufficiale.it.

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo € **190,00**
 Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5% € **180,50**
 Volume separato (oltre le spese di spedizione) € 18,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero, i prezzi di vendita (in abbonamento ed a fascicoli separati) anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale, i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi anche ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli vengono stabilite di volta in volta in base alle copie richieste. Eventuali fascicoli non recapitati potranno essere forniti gratuitamente entro 60 giorni dalla data di pubblicazione del fascicolo. Oltre tale periodo questi potranno essere forniti soltanto a pagamento.

N.B. - La spedizione dei fascicoli inizierà entro 15 giorni dall'attivazione da parte dell'Ufficio Abbonamenti Gazzetta Ufficiale.

RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI COMMERCIALI APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

* tariffe postali di cui alla Legge 27 febbraio 2004, n. 46 (G.U. n. 48/2004) per soggetti iscritti al R.O.C.





* 4 5 - 4 1 0 6 0 0 1 6 0 7 1 1 *

€ 15,00

