



COMMISSIONE EUROPEA
DG Concorrenza

Mercati e casi: Trasporti, poste e altri servizi
Aiuti di Stato - Trasporti

Bruxelles, 13.10.2015
COMP/F2/RD/SG/tt-D*2015/100946

Rappresentanza permanente d'Italia
presso l'Unione Europea
Rue du Marteau, 7-15
1000 Bruxelles

Oggetto: SA.38287 – Aeroporti di Puglia S.p.A. Italia

Signor Ambasciatore,

con la presente desidero informarLa che i servizi della DG Concorrenza hanno completato l'analisi preliminare degli ultimi elementi di risposta trasmessi dall'Italia il 10 agosto 2015. Sebbene i termini procedurali siano stati rispettati, teniamo a precisare che i nostri servizi avrebbero preferito rispondere in tempi più rapidi all'ultima comunicazione delle autorità italiane, ma a causa delle ferie estive e dei tempi di traduzione dei principali documenti afferenti al caso, ciò non è stato possibile.

In sostanza, sono spiacente di doverLe comunicare che, in esito all'analisi preliminare, gli elementi presentati non stati ritenuti sufficienti per rispondere alle domande formulate dai nostri servizi.

Trasmettiamo in allegato le nostre osservazioni sul progetto di notifica in questione, alla luce delle pertinenti disposizioni degli orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree¹ (in appresso gli "orientamenti"), e il dettaglio delle informazioni mancanti.

In assenza di tali informazioni, la Commissione non è in grado di prendere posizione rispetto alla misura proposta. Di conseguenza, il periodo di due mesi entro il quale la Commissione è tenuta a prendere una decisione decorrerà unicamente dalla ricezione delle informazioni supplementari, che devono pervenire alla Commissione entro 20 giorni lavorativi dalla data della presente lettera. Se le autorità italiane non saranno in grado di comunicare tutte le risposte richieste entro il termine stabilito, i servizi della Commissione considereranno ritirata la notifica in applicazione dell'articolo 5, paragrafo 3)², del regolamento (CE) n. 659/1999 del

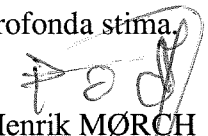
¹ GUC 99 del 4.4.2014, pag. 3

² L'articolo 5, paragrafo 3, stabilisce che "La notifica è considerata ritirata se le informazioni richieste non sono fornite entro il termine stabilito, a meno che, prima della scadenza, tale termine non sia stato prorogato con il consenso della Commissione e dello Stato membro interessato, ovvero lo Stato membro interessato non informi la Commissione, con una comunicazione debitamente motivata,

Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE³.

Nella risposta si prega di comunicare alla Commissione l'eventuale carattere riservato delle informazioni trasmesse. In caso contrario, i servizi della Commissione riterranno che nessuna delle informazioni fornite nella risposta contenga segreti aziendali o professionali.

Voglia gradire, Signor Ambasciatore, l'espressione della mia più profonda stima.



Henrik MØRCH
Capo unità

Persone di contatto: Rossitza DRAGANOVA, tel.: +32 2 29 65647,

Séverin GRANDCOLAS, tel.: +32 2 29 61815.

di considerare la notifica completa, in quanto le informazioni supplementari richieste non sono disponibili o sono già state fornite."

³ GUL 83 del 27.3.1999, pag. 1.

ALLEGATO

I parametri del piano aziendale

Per quanto concerne le previsioni di traffico (uno dei punti fondamentali del piano aziendale nonché indice della sua attendibilità), gli elementi attualmente a disposizione nel fascicolo non consentono di concludere che l'investimento nell'infrastruttura dell'aeroporto "Gino Lisa" di Foggia offra soddisfacenti prospettive di utilizzo a medio termine. In altre parole, non è stato dimostrato in modo sufficientemente convincente che esiste una domanda attesa delle compagnie aeree, dei passeggeri e degli spedizionieri nel bacino di utenza dell'aeroporto. Conformemente al punto 85 degli orientamenti, un progetto che non soddisfa tale criterio non può essere considerato utile ai fini di un obiettivo di interesse comune. A sostegno di tale conclusione sono stati riscontrati diversi elementi.

- Stando alla notifica, l'obiettivo principale del progetto è il prolungamento della pista di volo⁴ per consentire l'operabilità degli aeromobili di classe "C", quali i Boeing 737 e gli Airbus 319. Tale intervento però, come d'altra parte riconoscono le stesse autorità italiane, non consentirebbe l'operatività degli aeromobili tipicamente utilizzati dai vettori *low cost* e dai tour operator per catene charter.
- All'aeroporto "Gino Lisa" di Foggia i volumi di traffico sono diminuiti in modo significativo, passando, nel periodo 2011-2013, da 61 451 a 5 600 passeggeri. Secondo le autorità italiane tale calo è chiaramente imputabile all'interruzione dei collegamenti da/per gli aeroporti di Milano, Palermo e Torino operati dalla compagnia aerea Darwin Airlines grazie a un aiuto all'avviamento autorizzato dalla Commissione il 4 aprile 2007⁵. Una volta cessati tali aiuti, la compagnia aerea avrebbe ritenuto i collegamenti non sostenibili dal punto di vista economico.
- Nella loro ultima risposta datata 10 agosto 2015, le autorità italiane prospettano l'eventualità di un aumento dei volumi di traffico su questo aeroporto attraverso l'introduzione di un regime di aiuti all'avviamento e l'imposizione di obblighi di servizio pubblico sulle rotte in partenza da Foggia. I nostri servizi dubitano che tale prospettiva possa ritenersi dettata da una reale domanda del mercato.
- Ad oggi la Commissione non è stata informata dell'esistenza di un investitore disposto a finanziare almeno il 25% dei costi ammissibili del progetto, conformemente al punto 101 degli orientamenti. Oltre a dimostrare lo scarso interesse del mercato per il progetto, ciò mette in luce il rischio potenziale che l'infrastruttura in questione non venga pienamente utilizzata.
- Nel progetto di notifica si fa riferimento a un calo demografico che interessa il bacino di utenza in cui si trova l'aeroporto "Gino Lisa" di Foggia. Si tratterebbe certamente di un fenomeno nuovo ma che tuttavia avrebbe un impatto negativo sulle previsioni del traffico aereo di passeggeri.

⁴ Di 237 metri di lunghezza e di 45 m in larghezza.

⁵ Decisione sul caso N 57/07 (GU C 133 del 15.6.2007, pag. 10).

In tale contesto si invitano le autorità italiane a:

- 1) fornire le ragioni, diverse da quelle presentate nel secondo trattino del presente allegato, che possano spiegare i bassissimi volumi di traffico attuali nell'aeroporto "Gino Lisa" di Foggia, tanto più che oggi esistono aeromobili di dimensioni adeguate all'infrastruttura esistente e a un traffico limitato. Si invitano le autorità italiane a precisare a quale livello — dal lato dell'offerta o della domanda — il problema sarebbe stato identificato;
- 2) fornire informazioni sui volumi di traffico alternativo (intermodale). Per dimostrare l'esistenza di una vera domanda, le autorità locali potrebbero esaminare i flussi di traffico in partenza/arrivo nel bacino di Foggia gestiti attraverso altre modalità di trasporto. A tal fine le autorità italiane potrebbero ad esempio compilare un elenco dei collegamenti interurbani serviti dai treni e dagli autobus (incluso il numero di corse, la loro origine e destinazione, nonché il tasso di riempimento), tenendo conto del traffico automobilistico proveniente dalle regioni in cui si trovano gli aeroporti e le altre infrastrutture di trasporto da collegare a Foggia;
- 3) onde includere eventuali nuovi flussi di traffico nelle previsioni del piano aziendale, includere la domanda di nuove tratte aeree da parte dei tour operator, delle compagnie aeree o di altri operatori. A questo proposito, potrebbero essere pertinenti lettere di intenti, studi di marketing o valutazioni d'impatto;

Contributo con fondi propri

- 4) informare la Commissione sullo stato di avanzamento della procedura di gara relativa al progetto d'investimento nell'aeroporto "Gino Lisa" di Foggia e se di recente si sono manifestati offerenti disposti a investire fondi propri nel progetto;
- 5) comunicare, tenendo conto della data di pubblicazione dell'avviso del bando di gara, vale a dire il 13 dicembre 2013, il termine entro cui le amministrazioni aggiudicatrici dovranno decidere se continuare o annullare la procedura.

L'opzione SIEG

Alla luce del fatto che nessun investitore pubblico si è fatto avanti a quasi due anni dalla notifica del progetto e visti gli elementi forniti dalle autorità italiane, nutriamo dubbi quanto alla capacità delle autorità italiane di garantire il contributo di un investitore che copra il 25% del finanziamento dell'infrastruttura. L'assenza di un investitore pubblico presuppone un fallimento del mercato. Se un tale fallimento venisse dimostrato, il progetto di ampliamento dell'infrastruttura non potrà a priori essere approvato sulla base degli orientamenti relativi agli aiuti agli aeroporti (sezione 5.1).

L'obiettivo, indicato chiaramente nel progetto di notifica, di garantire la connettività del bacino di Foggia con il resto dell'Italia mediante altre strutture di trasporto locale e la necessità di garantire alcune rotte internazionali lasciano presumere che il servizio fornito dall'aeroporto "Gino Lisa" di Foggia possa essere considerato di interesse economico generale

(SIEG) ai sensi dell'articolo 106 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), come attuato dal pacchetto SIEG del 2012⁶.

Di fronte alla divergenza di taluni aspetti del progetto con le norme stabilite negli orientamenti applicabili agli aiuti agli investimenti a favore di aeroporti, i servizi della DG Concorrenza ritengono che le autorità italiane dovrebbero prendere in considerazione l'opzione SIEG perché potenzialmente in grado di offrire la possibilità di coprire non solo le perdite di esercizio derivanti dall'offerta di servizio ma anche di finanziare le infrastrutture necessarie alla fornitura del servizio.

Di conseguenza, nella misura in cui le autorità italiane intendono proseguire il finanziamento del progetto in questione, i servizi della DG Concorrenza si permettono di suggerire nuovamente di preferire l'opzione SIEG, che potrebbe comportare un finanziamento pubblico dell'infrastruttura, un finanziamento dell'esercizio dell'aeroporto e/o una combinazione di entrambi gli strumenti di finanziamento.

Tenuto conto del traffico attuale di passeggeri nell'aeroporto (5 600 passeggeri), il progetto potrebbe essere esaminato sulla base della decisione SIEG⁷. Questo atto normativo potrebbe offrire una base adeguata per il finanziamento pubblico del progetto, in particolare poiché permetterebbe di soddisfare gli obiettivi di connettività e, più in generale, di servizio alla popolazione, perseguiti dal progetto. Infine, se il progetto rispondesse a tutte le condizioni di compatibilità stabilite dalla decisione SIEG del 2012, il suo finanziamento sarebbe esentato dall'obbligo di notifica preventiva alla Commissione, come previsto dall'articolo 108, paragrafo 3 del TFUE.

- 6) Se, nonostante queste precisazioni, le autorità italiane continuassero a non voler prendere in considerazione l'opzione SIEG, le invitiamo a spiegarne i motivi, tenuto conto in particolare delle difficoltà incontrate per ottenere l'approvazione del progetto.

Si ricorda in ogni caso alle autorità italiane che la Commissione non può adottare una decisione di concessione di aiuto individuale a meno che il beneficiario non contribuisca con un'ulteriore partecipazione minima del 25%.

I servizi della DG Concorrenza si tengono a disposizione per discutere e fornire precisazioni sugli elementi sopra esposti, in particolare sugli aspetti connessi all'eventuale gestione dell'aeroporto in base alla decisione SIEG.

⁶ http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/sgei.html

⁷ Decisione 2012/21/UE della Commissione, del 20 dicembre 2011, riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (GU L 7 dell'11.1.2012, pag. 3).