



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 23.03.2016  
C(2016)1680 final

VERSIONE PUBBLICA

Il presente documento è un documento interno della Commissione ed ha carattere esclusivamente informativo.

**Oggetto: Aiuto di Stato SA. 41815 (2015/N) – Italia**  
**Aiuti all'avviamento di nuovi collegamenti da/per l'aeroporto di Comiso (CIY)**

Signor Ministro,

**1. PROCEDIMENTO**

- (1) L'8 maggio 2015, conformemente all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), le autorità italiane hanno notificato alla Commissione l'intenzione di istituire un regime di aiuti<sup>1</sup>. Il regime in questione prevede il sostegno all'attivazione di nuovi servizi di trasporto aereo di passeggeri dall'aeroporto "Pio La Torre" di Comiso, in Sicilia.
- (2) Con lettere del 22 giugno 2015, del 25 settembre 2015 e del 18 dicembre 2015, la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni, che sono state fornite dalle autorità italiane il 27 agosto 2015, il 23 ottobre 2015 e il 29 gennaio 2016.

---

<sup>1</sup> GU L 138 del 30.4.2004.

Onorevole Paolo Gentiloni  
Ministro degli Affari esteri e della Cooperazione Internazionale  
P.le della Farnesina 1  
I - 00194 Roma

## **2. DESCRIZIONE DELL'AEROPORTO E DELLA MISURA DI AIUTO**

### **2.1. L'aeroporto di Comiso**

- (3) L'aeroporto "Pio la Torre" di Comiso (in seguito, "l'aeroporto di Comiso") è stato inaugurato il 30 maggio 2013. Il numero totale dei passeggeri in arrivo o in partenza presso l'aeroporto di Comiso è indicato nella tabella 1. Le compagnie attive a Comiso sono Alitalia e Ryanair, che offrono voli verso una serie di destinazioni, tra cui Roma, Milano, Pisa, Londra, Bruxelles Charleroi, Francoforte-Hahn e Dublino.

**Tabella 1: Numero passeggeri (in transito) presso l'aeroporto di Comiso**

<b>Anno</b>	<b>Numero di passeggeri</b>
2013	56 922
2014	328 429
2015	372 963

- (4) La società che gestisce l'aeroporto di Comiso è la Società dell'Aeroporto di Comiso SpA (in seguito, "SO.A.CO"). Le azioni della SO.A.CO sono detenute per il 35% dal comune di Comiso e per il 65% da Intersac Holding SpA (in seguito, "Intersac"). Il 60% di Intersac è a sua volta detenuto dalla Società Aeroporto Catania SpA (in seguito, "SAC") che gestisce l'aeroporto di Catania-Fontanarossa (in seguito, "aeroporto di Catania").
- (5) L'aeroporto di Comiso si trova nella provincia di Ragusa, nella Sicilia sud-orientale. Tra gli altri aeroporti della regione figurano l'aeroporto di Catania e l'aeroporto militare di Sigonella.

### **2.2. Obiettivo dell'aiuto**

- (6) La misura proposta è un regime di aiuti all'avviamento ("Aiuti per l'avviamento di nuove rotte da/per l'aeroporto di Comiso (CIY)"), destinato essenzialmente a sostenere lo sviluppo del settore turistico nella provincia di Ragusa. L'arrivo di nuovi turisti potrebbe in effetti incoraggiare la creazione di posti di lavoro nel settore dei servizi dell'alloggio e della ristorazione e, indirettamente, favorire lo sviluppo di altri settori economici.
- (7) Il regime si prefigge inoltre di migliorare la connettività della regione, caratterizzata da una certa perifericità, a vantaggio dei suoi abitanti.

### **2.3. Forma dell'aiuto**

- (8) Il regime proposto prevede di erogare aiuti all'avviamento a compagnie aeree che attivino nuove rotte internazionali dall'aeroporto di Comiso. Possono presentare domanda le compagnie aeree che propongono voli verso nuove destinazioni in Spagna, Francia, Germania e Regno Unito. La misura di aiuto proposta coprirà fino al 50% dei diritti aeroportuali sostenuti per operare la nuova rotta per due anni, al termine dei quali la compagnia aerea dovrà operare la rotta senza aiuti per altri due anni.

## **2.4. Beneficiari**

- (9) I beneficiari della misura sono le compagnie aeree che soddisfano gli standard tecnici e le condizioni economiche previste.

## **2.5. Durata della misura e dell'aiuto**

- (10) La durata prevista del regime è di quattro anni. Nei primi due anni, il regime fornirà un aiuto alle compagnie aeree che avviano una nuova rotta. Durante il terzo e il quarto anno del regime, le compagnie aeree dovranno continuare ad operare la stessa rotta senza aiuti.
- (11) Il regime proposto sarà attuato soltanto dopo l'approvazione da parte della Commissione.

## **2.6. Base giuridica nazionale**

- (12) Il regime proposto si basa su:
- articolo 13, commi 14 e 15, del D.L. 23 dicembre 2013 n. 145 convertito, con modificazioni, in Legge 21 febbraio 2014, n. 9: *“Interventi urgenti di avvio del piano “Destinazione Italia”, per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per la riduzione dei premi RC-auto, per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché misure per la realizzazione di opere pubbliche ed EXPO 2015”*.
  - *“Linee guida inerenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte dei vettori ai sensi dell'articolo 13, commi 14 e 15, del decreto legge 23.12.2013, n. 145, come modificato dalla legge di conversione 21.2.2014, n. 9”*, emanate dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti il 2.10.2014.
  - Deliberazione n. 5 del 12.3.2015 adottata dal Commissario Straordinario con i poteri del Consiglio Provinciale, avente ad oggetto *“Aggiornamento del Piano di cui all'articolo 11 della L.R. 5.11.2004, n. 15, relativo all'utilizzo dei fondi assegnati alla Provincia regionale di Ragusa ai sensi dell'art. 77 della L.R. 3.5.2011, n. 6, e successive modifiche ed integrazioni”*.
  - Atto di intesa fra la Provincia Regionale di Ragusa e SO.A.CO. S.p.A. volto a definire *“Procedure e strumenti per una azione di promozione del territorio mediante l'istituzione di nuove rotte e/o il potenziamento delle rotte esistenti facenti capo all'aeroporto “Pio La Torre” di Comiso”*, approvato con deliberazione commissariale n. 91/102 RG del 31.7.2015 e firmato il 13 ottobre 2015.

## **2.7. L'invito a presentare proposte**

- (13) Per selezionare i beneficiari il gestore dell'aeroporto di Comiso, SO.A.CO,

organizzerà una gara pubblica<sup>2</sup> il cui bando sarà pubblicato nelle Gazzette ufficiali (dell'Unione europea e/o dell'Italia, nonché della regione Sicilia), nei quotidiani (4 quotidiani nazionali) e sui siti Web (dell'aeroporto e della provincia di Ragusa).

- (14) Nella loro comunicazione del 29 gennaio 2016, le autorità italiane hanno presentato il capitolato d'oneri che intendono pubblicare. Tale capitolato d'oneri definisce il quadro generale e descrive lo scopo dell'invito a presentare proposte, i requisiti relativi alle nuove rotte, le condizioni per la partecipazione e i criteri di selezione.

#### *2.7.1. Collegamenti ammissibili*

- (15) Le compagnie aeree possono proporre voli durante la stagione invernale e/o estiva verso uno o più aeroporti che collegano Comiso con una delle seguenti destinazioni:
1. Spagna (tutti gli aeroporti)
  2. Francia (tutti gli aeroporti)
  3. Germania (tutti gli aeroporti tranne Francoforte-Hahn e Düsseldorf Weeze e gli aeroporti situati nei rispettivi bacini d'utenza)
  4. Regno Unito (tutti gli aeroporti tranne Londra Stansted e gli aeroporti situati nel suo bacino d'utenza).
- (16) Dal momento che i voli per Francoforte-Hahn, Düsseldorf Weeze e Londra Stansted sono già operati in partenza da Comiso, i suddetti aeroporti e gli aeroporti situati nei rispettivi bacini di utenza sono esplicitamente esclusi dall'invito a presentare proposte.
- (17) Per ogni rotta, la compagnia aerea deve garantire un minimo di 20 000 passeggeri all'anno.
- (18) Le compagnie aeree che offrono altre rotte internazionali aggiuntive, diverse dalle quattro destinazioni ammissibili, otterranno un punteggio premiale nella procedura di selezione.

#### *2.7.2. Business Plan*

- (19) Le compagnie aeree che fanno domanda di contributo devono presentare un business plan per ciascuna rotta, che deve contenere almeno le seguenti informazioni:
- nuova destinazione aeroportuale collegata a Comiso
  - frequenza del collegamento e tipo di aeromobile utilizzato
  - tempo necessario per attivare il nuovo collegamento
  - numero di passeggeri trasportati garantiti per ciascun anno del regime (i due anni con aiuto e i due anni senza aiuto)
  - piano finanziario da cui risulti la redditività del collegamento senza finanziamento pubblico dopo i primi due anni.

---

<sup>2</sup> La presente decisione è basata sull'ultima versione del capitolato d'oneri trasmessa alla Commissione europea il 29 gennaio 2016.

### 2.7.3. Procedura di selezione

(20) La selezione delle proposte si basa su una procedura che sarà fissata negli inviti a presentare proposte e che comprenderà i pertinenti coefficienti correttivi per ciascun criterio. Il punteggio assegnato, su un massimo previsto di 100 punti, si articola nelle seguenti componenti:

- il numero di passeggeri trasportati (max. 45 punti)
- il numero di rotte e le rispettive frequenze (max. 25 punti)
- la stagionalità (max. 15 punti)
- le altre rotte internazionali aggiuntive al di là delle quattro rotte ammissibili (massimo 15 punti).

## 2.8. Bilancio

(21) La “Provincia Regionale di Ragusa” ha messo a disposizione del programma 1 350 000 EUR. Il contributo massimo annuo per ogni rotta è stato fissato a 168 750 EUR per un periodo di due anni.

## 2.9. Intensità dell’aiuto e cumulo

(22) La misura di aiuto proposta è destinata a coprire fino al 50% del costo dei diritti aeroportuali sostenuti per la gestione della nuova rotta.

(23) L’intensità dell’aiuto può venire ridotta se la compagnia aerea non riesce a raggiungere il numero di passeggeri previsto nel business plan. Un sistema di penalità prevede che qualora nei primi due anni meno del 70% del numero minimo annuale di passeggeri (20 000 passeggeri per rotta, per anno) utilizzi una determinata rotta, non si proceda all’erogazione del contributo per quell’anno. Per ogni numero di passeggeri compreso tra il numero di passeggeri previsto nel business plan e il 70% del numero minimo di passeggeri, verrà calcolata una penalità in base ad una formula che tiene conto del numero di passeggeri non trasportati e del numero di voli non effettuati. Se i numeri dei passeggeri nel corso del terzo e del quarto anno di esercizio risultano inferiori al previsto, un meccanismo di penalità prevede che la compagnia aerea rimborsi parte degli aiuti percepiti nei primi due anni di applicazione del regime.

(24) Il capitolato d’oneri prevede espressamente che gli aiuti all’avviamento non possano cumularsi con altri tipi di aiuti di Stato concessi per l’esercizio della rotta in questione.

## 3. VALUTAZIONE DELL’AIUTO

### 3.1. Sussistenza di aiuto ai sensi dell’articolo 107, paragrafo 1, del TFUE

(25) L’articolo 107, paragrafo 1, del TFUE stabilisce che *“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*".

- (26) I criteri fissati all'articolo 107, paragrafo 1, sono cumulativi. Pertanto, la misura notificata costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE solamente se sono soddisfatte tutte le condizioni succitate. In particolare, il sostegno finanziario deve:
- (a) essere concesso dallo Stato ovvero mediante risorse statali
  - (b) favorire talune imprese o talune produzioni
  - (c) falsare o minacciare di falsare la concorrenza e
  - (d) incidere sugli scambi tra Stati membri.
- (27) Risorse statali Dal momento che prevede un finanziamento concesso dalla Provincia Regionale di Ragusa, l'aiuto notificato comporta l'uso di risorse statali ed è imputabile allo Stato.
- (28) Vantaggio economico selettivo La misura proposta prevede l'assegnazione di sovvenzioni dalle casse statali a compagnie aeree selezionate dalle autorità italiane. Le sovvenzioni in questione conferiranno ai beneficiari un vantaggio competitivo a scapito degli altri operatori presenti sullo stesso mercato liberalizzato, perché permetteranno di ridurre i costi altrimenti sostenuti dai beneficiari per l'espansione della loro attività. Poiché il finanziamento pubblico è destinato ad alcune compagnie aeree disposte ad offrire un servizio specifico e prevede l'esclusione dei concorrenti, la misura ha carattere selettivo.
- (29) Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi 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<sup>3</sup>. A tal fine, è sufficiente che il destinatario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese sui mercati aperti alla concorrenza<sup>4</sup>. Il sostegno delle autorità italiane all'attivazione di nuovi servizi aerei falsa o minaccia di falsare la concorrenza tra compagnie aeree e incide sugli scambi tra Stati membri in quanto nel mercato interno la fornitura di servizi di trasporto aereo è un settore totalmente liberalizzato in cui numerose compagnie di diversi Stati membri sono in concorrenza tra loro.
- (30) Sulla base di quanto precede la Commissione conclude che il regime di aiuto notificato comporta aiuti ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.
- (31) Avendo notificato il progetto di aiuto alla Commissione e non avendovi dato esecuzione prima dell'approvazione da parte di quest'ultima, le autorità italiane hanno rispettato l'obbligo di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE.

---

<sup>3</sup> Cfr. in particolare la sentenza nella causa 730/79, *Philip Morris Holland BV / Commissione delle Comunità europee*, EU:C:1980:209, punto 11, la sentenza nella causa C-53/00, *Ferring*, EU:C:2001:627, punto 21 e la sentenza nella causa C-372/97, *Italia / Commissione*, EU:C:2004:234, punto 44.

<sup>4</sup> Sentenza del 30 aprile 1998 nella causa T-214/95, *Het Vlaamse Gewest / Commissione*, ECLI, EU:T:1998:77.

### 3.2. Compatibilità dell'aiuto

- (32) Gli Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree<sup>5</sup> (in seguito, “gli orientamenti”) contengono i criteri che gli aiuti all'avviamento concessi a compagnie aeree devono soddisfare per essere ritenuti compatibili con il mercato interno.
- (33) In base agli orientamenti, un aiuto di Stato concesso a compagnie aeree per il lancio di una nuova rotta allo scopo di migliorare la connettività di una regione viene considerato compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato, se le condizioni cumulative di cui ai punti da 139 a 153 sono soddisfatte. Tali condizioni sono le seguenti:
- (a) Contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune.*
- (34) In base agli orientamenti:
- “139. Si ritiene che un aiuto all'avviamento a favore di compagnie aeree contribuisca al conseguimento di un obiettivo di interesse comune se:*
- a) migliora la mobilità dei cittadini dell'Unione e la connettività delle regioni aprendo nuove rotte; oppure*
- b) facilita lo sviluppo regionale di regioni remote.*
- 140. Quando un collegamento che sarà operato dalla nuova rotta è già servito da un servizio ferroviario ad alta velocità o da un altro aeroporto nello stesso bacino di utenza in condizioni analoghe, in particolare per quanto riguarda la durata del viaggio, non può essere considerato tale da contribuire a un ben definito obiettivo di interesse comune.”*
- (35) L'aiuto è concesso per incentivare le compagnie aeree ad attivare nuove rotte dall'aeroporto di Comiso. Come indicato ai punti (6) e (7), gli obiettivi del regime sono migliorare la connettività della regione e favorire il suo sviluppo economico sostenendo il settore turistico.
- (36) Comiso non è servita da un servizio di treni ad alta velocità. L'aeroporto di Catania si trova tuttavia a soli circa 85 km di distanza. Risulta pertanto necessario valutare se si possa ritenere che l'aeroporto di Catania rientri nel bacino di utenza dell'aeroporto di Comiso, in base alla definizione di cui al punto 25, paragrafo 12, degli orientamenti: *“il bacino di utenza di un aeroporto” corrisponde a una delimitazione di mercato geografica stabilita di norma a circa 100 chilometri o a circa 60 minuti di percorrenza in automobile, autobus, treno o treno ad alta velocità; tuttavia, il bacino di utenza di un determinato aeroporto può essere diverso e deve tener conto delle specificità di ciascun aeroporto. Le dimensioni e la forma del bacino di utenza variano da un aeroporto all'altro e dipendono dalle varie caratteristiche dell'aeroporto, inclusi il modello industriale, l'ubicazione e le destinazioni da esso servite.”*
- (37) Come regola generale, gli aeroporti che si trovano a meno di 100 chilometri

---

<sup>5</sup> GU C 99 del 4.4.2014, pag. 3.

o 60 minuti di percorrenza tra di loro rientrano nello stesso bacino di utenza. Nondimeno, la definizione lascia un certo margine di discrezionalità per la definizione del bacino di utenza di un determinato aeroporto, in funzione delle specificità dei singoli aeroporti.

- (38) Le autorità italiane hanno sostenuto che, nonostante la distanza tra i due aeroporti sia inferiore ai 100 km, in considerazione della situazione specifica della Sicilia sud-orientale, l'aeroporto di Catania dovrebbe essere considerato situato all'esterno del bacino di utenza dell'aeroporto di Comiso, come indicato di seguito.
- (39) Secondo le autorità italiane, il tempo necessario per coprire il tragitto tra i due aeroporti è nettamente superiore ai 60 minuti. Esse hanno trasmesso uno studio effettuato dall'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) che conclude che il tempo di percorrenza tra i due aeroporti è di 84 minuti. Il sito VIA Michelin prevede addirittura un tragitto di 96 minuti in assenza di traffico, mentre le autorità italiane hanno effettuato una prova di guida in assenza di traffico, che è stata completata in 89 minuti.
- (40) Per quanto riguarda l'itinerario più breve, solo circa 16 km di viaggio si effettuano su autostrada (A18), mentre per la maggior parte del tragitto sono in vigore limiti di velocità molto bassi, compresi tra 40 km/h e 70 km/h. Le autorità italiane hanno inoltre sottolineato l'elevato rischio di congestionamento del traffico e di presenza di veicoli pesanti nelle prime ore del mattino, nel tardo pomeriggio e in determinati giorni della settimana. Ciò vale in particolare per le strade che servono l'area metropolitana di Catania e per le strade extraurbane utilizzate per il trasporto su gomma delle merci provenienti dai mercati locali e dirette al nord Italia.
- (41) Come indicato, in considerazione della natura dell'infrastruttura stradale della regione, il tempo di percorrenza tra gli aeroporti di Catania e di Comiso risulta notevolmente superiore a un'ora in ogni caso, nonostante la distanza sia inferiore ai 100 km, e può aumentare sostanzialmente nelle ore di punta a causa del traffico. Il tempo di percorrenza tra i due aeroporti è un importante parametro del loro grado di sostituibilità, di cui passeggeri e compagnie aeree tengono conto, e, di conseguenza, della misura in cui l'aeroporto di Catania può essere considerato situato all'interno del bacino di utenza dell'aeroporto di Comiso. Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che, in questo caso particolare, gli elevati tempi di percorrenza debbano svolgere un ruolo determinante nella delimitazione precisa del bacino di utenza dell'aeroporto di Comiso. Non risulta pertanto plausibile che l'aeroporto di Catania ricada entro i confini di tale bacino di utenza.
- (42) Le autorità italiane hanno inoltre sottolineato il fatto che, dalla sua creazione nel 2013, l'aeroporto di Comiso è riuscito ad attrarre un numero crescente di passeggeri<sup>6</sup> e che tale aumento non è andato a discapito dello scalo aeroportuale di Catania, che è passato dai 6 307 473 passeggeri del 2013 ai 7 105 487 passeggeri del 2015. Inoltre, l'aeroporto di Comiso è controllato dalla società Aeroporto Catania, la quale gestisce a sua volta l'aeroporto di Catania. Appare pertanto improbabile che SO.A.CO proponga un regime che andrebbe a beneficio di Comiso e a danno dell'aeroporto di Catania.

---

<sup>6</sup> Nel 2015 il numero di passeggeri è stato pari a 372 963.



- (43) Infine, la provincia di Ragusa, essendo ubicata su un'isola, risulta qualificabile come "regione remota" ai sensi del punto 25, paragrafo 27, degli orientamenti. Ai fini di un collegamento in tempi ragionevoli delle isole, quali la Sicilia, al resto dell'Unione, il trasporto aereo svolge di norma un ruolo fondamentale. I viaggiatori da e verso la Sicilia che non possono affrontare i lunghi tempi di trasferimento connessi al trasporto via mare devono necessariamente ricorrere al trasporto aereo, in quanto né il trasporto stradale né quello ferroviario costituiscono valide alternative per raggiungere altre regioni dell'UE a partire dalla Sicilia. Per i viaggiatori il cui luogo di partenza o di destinazione si trova nella zona di Comiso, l'obbligo di passare per l'aeroporto di Catania anziché per l'aeroporto di Comiso comporterebbe un onere elevato, considerati gli elevati tempi di percorrenza del tragitto che collega i due aeroporti.
- (44) Tenuto conto dei vari aspetti specifici del caso discussi, la Commissione conclude che gli aeroporti non si trovano nello stesso bacino di utenza.
- (45) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che l'aiuto proposto contribuirà al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune, come prevedono gli orientamenti.

*(b) Necessità dell'intervento statale*

- (46) In base agli orientamenti:

*"141. Le condizioni che i piccoli aeroporti devono affrontare per sviluppare i propri servizi e per attirare finanziamenti privati sono spesso meno favorevoli rispetto a quelle di cui godono i principali aeroporti unionali. Inoltre, le compagnie aeree non sempre sono disposte, senza opportuni incentivi, a correre il rischio di aprire nuovi collegamenti da aeroporti sconosciuti e non ancora sperimentati.*

*142. Su tale base l'aiuto all'avviamento sarà considerato compatibile soltanto per rotte che collegano un aeroporto con meno di 3 milioni di passeggeri l'anno<sup>7</sup> con un altro aeroporto all'interno dello spazio aereo comune europeo<sup>8</sup>.*

*143. Gli aiuti di avviamento a rotte che collegano un aeroporto situato in una regione remota con un altro aeroporto (all'interno o all'esterno dello spazio aereo comune europeo) saranno compatibili indipendentemente dalle*

---

<sup>7</sup> Media effettiva annuale del traffico di passeggeri nei due esercizi finanziari precedenti quello nel quale l'aiuto è notificato o effettivamente concesso o erogato, nel caso di aiuti non notificati. Nel caso di un aeroporto passeggeri di recente creazione è necessario considerare il traffico annuale previsto di passeggeri durante i due esercizi finanziari successivi all'inizio dell'esercizio del traffico aereo commerciale di passeggeri. Tali soglie si riferiscono a un calcolo basato sulla sola andata. Ciò significa che un passeggero che vola ad esempio verso un aeroporto e vi fa ritorno viene calcolato due volte; ciò si applica alle singole rotte.

<sup>8</sup> Decisione 2006/682/CE del Consiglio e dei rappresentanti degli Stati membri dell'Unione europea, riuniti in sede di Consiglio, relativa alla firma e all'applicazione provvisoria dell'accordo multilaterale tra la Comunità europea ed i suoi Stati membri, la Repubblica d'Albania, la Bosnia-Erzegovina, la Repubblica di Bulgaria, la Repubblica di Croazia, l'ex Repubblica jugoslava di Macedonia, la Repubblica d'Islanda, il Montenegro, il Regno di Norvegia, la Romania, la Repubblica di Serbia e la Missione delle Nazioni Unite per l'amministrazione ad interim nel Kosovo, sull'istituzione di uno Spazio aereo comune europeo (ECAA) (GU L 285 del 16.10.2006, pag. 1).

*dimensioni degli aeroporti interessati.”*

- (47) Come indicato in precedenza, l'aeroporto di Comiso è un aeroporto con meno di 3 milioni di passeggeri che, conformemente alla definizione di cui agli orientamenti, si trova in una “regione remota”<sup>9</sup>. La Commissione ritiene che tali fattori rappresentino condizioni sfavorevoli qualora ci si prefigga di attrarre le compagnie aeree.
- (48) Le disposizioni degli orientamenti relative alla necessità dell'intervento statale risultano pertanto rispettate.

*(c) Adeguatezza dell'aiuto di Stato in quanto strumento strategico*

- (49) In base agli orientamenti:

*“146. Gli Stati membri devono dimostrare che l'aiuto è adeguato per raggiungere l'obiettivo prefissato o per risolvere i problemi per i quali è stato deciso l'aiuto. Una misura di aiuto non viene considerata compatibile con il mercato interno se altri strumenti strategici o di aiuto meno distorsivi consentono di conseguire lo stesso obiettivo.*

*147. Un piano industriale ex ante preparato dalla compagnia aerea deve prevedere che la rotta che riceve l'aiuto presenti prospettive di redditività per la compagnia aerea senza finanziamento pubblico dopo 3 anni. In assenza di un piano industriale per una rotta, le compagnie aeree devono impegnarsi in modo irrevocabile con l'aeroporto a operare la rotta di cui trattasi per un periodo almeno pari a quello per cui hanno ricevuto gli aiuti all'avviamento.”*

- (50) Scopo delle autorità italiane è aumentare il numero di destinazioni europee collegate con l'aeroporto di Comiso. Le stesse autorità spiegano che l'aiuto all'avviamento è il mezzo più idoneo per incentivare le compagnie aeree ed affrontare i rischi associati all'apertura di nuovi collegamenti nel contesto dell'attuale mercato.
- (51) Come indicato alla sezione 2.7.2, il bando di gara impone ai richiedenti di fornire, per ciascuna rotta, un business plan che dimostri la redditività della rotta in questione. Inoltre, le compagnie aeree sono tenute a operare la rotta per un periodo almeno pari a quello per cui ricevono gli aiuti all'avviamento.
- (52) Gli aiuti di Stato concessi alle condizioni di cui alla misura notificata possono pertanto essere considerati uno strumento strategico adeguato, in linea con gli orientamenti.

*(d) Presenza di un effetto di incentivazione*

- (53) In base agli orientamenti:

*“148. Gli aiuti di avviamento a compagnie aeree hanno un effetto di incentivazione se è probabile che, in assenza dell'aiuto, il livello dell'attività economica della compagnia presso l'aeroporto in questione non sarebbe aumentato. Ad esempio, in assenza dell'aiuto la nuova rotta non sarebbe stata*

---

<sup>9</sup> Cfr. il punto 25, paragrafo 27, degli orientamenti: “regioni remote”: regioni ultraperiferiche quali Malta, Cipro, Ceuta, Melilla, le isole che sono parte del territorio di uno Stato membro e le aree scarsamente popolate”.

*attivata.*

*149. La nuova rotta deve diventare operativa solo dopo che è stata presentata la domanda di aiuto alla autorità erogatrice. Se la nuova rotta diventa operativa prima della presentazione della domanda di aiuto all'autorità erogatrice, ogni aiuto concesso in relazione a tale rotta individuale non sarà considerato compatibile con il mercato interno.”*

- (54) Secondo le autorità italiane, non vi è alcun motivo di ritenere che le rotte oggetto dell'aiuto sarebbero operate senza l'aiuto proposto. Inoltre, il capitolato d'oneri esclude esplicitamente i collegamenti che sono attivi al momento della pubblicazione del bando di gara, i collegamenti programmati e quelli per i quali è già stato firmato un contratto tra il gestore dell'aeroporto e la compagnia aerea.
- (55) Il fatto che tali collegamenti non siano attualmente attivi e non siano programmati da nessuna compagnia aerea, associato al fatto che gli stessi collegamenti saranno avviati solo in seguito alla gara organizzata nell'ambito del regime notificato, dimostra che è probabile che il livello delle attività economiche della compagnia aerea presso l'aeroporto in questione non aumenterebbe nella stessa misura in assenza dell'aiuto.
- (56) Per i motivi sin qui esposti l'aiuto proposto può essere considerato in grado di fornire un effetto di incentivazione.

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

- (57) In base agli orientamenti:

*“150. L'aiuto all'avviamento può coprire fino al 50% dei diritti aeroportuali in relazione a una rotta per un periodo massimo di tre anni. I costi ammissibili sono i diritti aeroportuali in relazione alla rotta.”*

- (58) Come indicato nella sezione 2.3, l'intensità di aiuto del regime proposto sarà limitata al 50% del costo dei diritti aeroportuali sostenuti per la gestione della nuova rotta e l'aiuto proposto sarà concesso soltanto per due anni.
- (59) La Commissione pertanto ritiene che il criterio della proporzionalità dell'importo dell'aiuto sia soddisfatto.

*(f) Prevenzione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi*

- (60) In base agli orientamenti:

*“151. Al fine di evitare indebiti effetti negativi sulla concorrenza e gli scambi, quando un collegamento (ad esempio una coppia di città) che sarà operato attraverso una nuova rotta viene già effettuato da un servizio ferroviario ad alta velocità o da un altro aeroporto nello stesso bacino di utenza in condizioni analoghe, in particolare per quanto riguarda la durata del viaggio, tale rotta aerea non sarà ammissibile agli aiuti all'avviamento.*

*152. Un organismo pubblico che intenda concedere un aiuto di avviamento a una compagnia aerea per una nuova rotta, tramite o meno un aeroporto, è tenuto a rendere pubblico per tempo il proprio progetto e dandovi una pubblicità sufficiente a permettere a tutte le compagnie aeree interessate di*

*proporre i propri servizi.*

*153. Gli aiuti all'avviamento non possono cumularsi con altri tipi di aiuti di Stato concessi per l'esercizio di una rotta.”*

- (61) In Sicilia non esistono servizi ferroviari ad alta velocità e, come indicato ai punti da (35) a (44), gli aeroporti di Catania e Comiso non possono, nelle circostanze attuali, essere considerati appartenenti allo stesso bacino di utenza.
- (62) Come indicato al punto (13), il requisito di una pubblicità sufficiente risulta rispettato.
- (63) Inoltre, le autorità italiane garantiscono che la misura di aiuto proposta non potrà essere combinata con altri tipi di aiuti di Stato per quanto riguarda l'operazione della stessa rotta (cfr. anche il punto (23)).
- (64) Per i motivi sin qui esposti si ritiene che l'aiuto proposto sia tale da non generare effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi.

*(g) Cumulo*

- (65) Ai punti 158 e 159 degli orientamenti sono enunciati i criteri relativi al cumulo di aiuti di Stato:

*“158. L'intensità massima di aiuto applicabile a norma dei presenti orientamenti si applica indipendentemente dalla circostanza che l'aiuto sia finanziato interamente con risorse statali o sia finanziato in parte dall'Unione.*

*159. Gli aiuti autorizzati a norma dei presenti orientamenti non possono essere cumulati con altri aiuti di Stato, aiuti de minimis o altre forme di finanziamento unionali, se tale cumulo comporta un'intensità di aiuto superiore a quella stabilita nei presenti orientamenti.”*

- (66) Come indicato nel punto (23), le autorità italiane intendono garantire che la misura di aiuto proposta non possa combinarsi con altri tipi di aiuti di Stato per l'operazione delle stesse rotte; ciò dovrebbe garantire che l'intensità massima di aiuto del 50% applicabile ai regimi di aiuti all'avviamento non venga superata.

### **3.3. Conclusione**

- (67) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che i criteri di compatibilità previsti dagli orientamenti per gli aiuti di avviamento sono rispettati e che la misura di aiuto notificata è compatibile con l'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.
- (68) Si ricorda all'Italia l'obbligo di trasparenza relativamente alla pubblicazione di informazioni dettagliate sull'aiuto concesso, come indicato nella sezione 8.2 degli orientamenti.

#### **4. DECISIONE**

La Commissione ha pertanto deciso di ritenere l'aiuto compatibile con il trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Ove la presente lettera dovesse contenere informazioni riservate da non divulgare, si prega informarne la Commissione entro quindici giorni lavorativi dalla data di ricezione. Qualora non riceva una domanda motivata in tal senso entro il termine indicato, la Commissione presumerà l'esistenza del consenso alla comunicazione a terzi e alla pubblicazione del testo integrale della lettera nella lingua facente fede, sul sito internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

La domanda deve essere trasmessa per via elettronica al seguente indirizzo:

Commissione europea  
Direzione generale Concorrenza  
Protocollo Aiuti di Stato  
B-1049 Bruxelles  
[Stateaidgreffe@ec.europa.eu](mailto:Stateaidgreffe@ec.europa.eu)

Distinti saluti

Per la Commissione

Margrethe VESTAGER  
Membro della Commissione