



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 8.04.2009

C(2009) 2462 definitivo

**Oggetto: Aiuto di Stato N 45/2009 - Italia
Progetto relativo a interventi integrati per il sistema aeroportuale toscano**

Signor Ministro,

1. Procedimento

- (1) Con lettera del 29 gennaio 2009, le autorità italiane hanno notificato alla Commissione, a norma dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE, un aiuto di Stato a favore di cinque aeroporti regionali in Toscana. La notifica è stata protocollata con il numero N 45/2009.

2. Descrizione della misura

2.1. Titolo

- (2) Il titolo della misura è "Interventi integrati per il settore aeroportuale toscano".

2.2. Obiettivo

- (3) La misura in esame prevede finanziamenti pubblici a favore di investimenti nelle infrastrutture di cinque aeroporti regionali ubicati in Toscana, più esattamente a Pisa, Firenze, Marina di Campo (Isola d'Elba), Siena e Grosseto.
- (4) La misura prevede specificamente i seguenti obiettivi:
 - (a) conformità alla normativa in materia di sicurezza aerea negli aeroporti toscani e sviluppo di infrastrutture sicure ed efficienti di trasporto aereo;
 - (b) migliore accessibilità e sviluppo regionale.

2.3. Autorità che concede l'aiuto

- (5) Il finanziamento pubblico è così suddiviso:
 - (a) 2 milioni di EUR provengono dal bilancio regionale, approvato con legge regionale n. 50 del 2008;

**S.E On. Franco FRATTINI
Ministro degli Affari esteri
P.le della Farnesina 1
I - 00194 Roma**

- (b) 6 milioni di EUR dai fondi FAS¹, come stabilito dalla D.G.R n. 529 del 7.7.2008.

2.4. Base giuridica

- (6) Il finanziamento pubblico è assegnato conformemente al Decreto dirigenziale n. 83 del 19.1.2009.

2.5. Beneficiari

- (7) Beneficiari del progetto sono le società che gestiscono cinque aeroporti toscani, ossia:
- (a) SAT, Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei – *Pisa*;
 - (b) AdF, Società Aeroporto di Firenze – *Firenze*;
 - (c) Alatoscana S.p.A. – *Marina di Campo* (Isola d’Elba – Provincia di Livorno);
 - (d) Aeroporto di Siena S.p.a. – *Siena*;
 - (e) SEAM, Società Esercizio Aeroporto Maremma - *Grosseto*.

2.6. Bilancio

- (8) Il bilancio previsto è così ripartito:

2009	5 milioni di EUR
2010	<u>3 milioni di EUR</u>
Totale	8 milioni di EUR

2.7. Forma dell’aiuto

- (9) Il finanziamento pubblico sarà assegnato alle società di gestione degli aeroporti a titolo di sovvenzione diretta.

2.8. Intensità dell’aiuto

- (10) Per l’intensità dell’aiuto è stabilito un massimale del 69% per i due aeroporti della categoria C (Firenze e Pisa) e del 100% per i tre aeroporti di categoria D (Siena, Grosseto e Marina di Campo).

2.9. Cumulo

- (11) Le sovvenzioni non possono essere cumulate con aiuti di Stato ricevuti nell’ambito di altri regimi.

2.10. Motivazione della misura di finanziamento pubblico

- (12) La misura notificata è intesa a migliorare le infrastrutture di trasporto aereo nella prospettiva dello sviluppo economico della Toscana. Le autorità regionali hanno

¹ Fondo aree sottoutilizzate, è un fondo nazionale che sostiene l’attuazione della politica regionale italiana. Le sue risorse sono stanziare segnatamente a favore di regioni identificate dalle autorità italiane come sottoutilizzate.

stabilito un quadro biennale di investimenti per lo sviluppo del sistema aeroportuale in Toscana nel periodo 2008-2010. Tale quadro è basato sul Piano regionale della mobilità e della logistica, la cui finalità è lo sviluppo economico della regione e la competitività degli aeroporti toscani.

- (13) Inoltre, nel Piano regionale della mobilità e della logistica sono sottolineate la scarsità delle infrastrutture di trasporto aereo in Toscana e l'impossibilità per gli aeroporti della regione di soddisfare integralmente la domanda di trasporto aereo. Di conseguenza, nel relativo bacino di utenza circa la metà dei potenziali passeggeri continua a utilizzare altri aeroporti.
- (14) Inoltre, il Programma regionale di sviluppo 2006-2010 ha previsto tra le priorità programmatiche la creazione di un sistema aeroportuale regionale integrato. Tale impostazione è incentrata sul potenziamento dei collegamenti della regione con le reti transeuropee di trasporto. Tra le priorità del programma vi sono gli investimenti nei cinque aeroporti regionali oggetto della presente decisione.
- (15) Nel piano regionale di sviluppo economico 2007-2010 è evidenziata l'importanza delle infrastrutture di trasporto aereo per l'accessibilità, la mobilità e la competitività della regione nonché per l'accesso alle aree con rilevanti prospettive turistiche.
- (16) Nei cinque aeroporti della Toscana, nel 2006 sono stati registrati i seguenti livelli di traffico:

<u>Aeroporti regionali</u>	<u>Passeggeri nel 2006</u>
Pisa	3 008 000
Firenze.....	1 531 000
Marina di Campo	18 000
Siena.....	12 000
Grosseto	4 000
<i>Totale</i>	<i>4 573 000</i>

- (17) Gli aeroporti di Pisa e di Firenze, da cui transita oltre 1 milione di passeggeri l'anno, sono considerati di categoria C "grandi aeroporti regionali" in conformità degli orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali² (in appresso *orientamenti 2005*). Gli altri tre aeroporti ammissibili al finanziamento nell'ambito della misura in esame rientrano nella categoria D, "piccoli aeroporti regionali".

2.11. Investimenti ammissibili

2.11.1. SAT, Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei - Pisa

- (18) Gli investimenti previsti nell'ambito del progetto concernono:
- (a) lavori di adeguamento per consentire l'alternatività operativa della pista secondaria in caso di interruzione dell'attività della pista principale;
 - (b) acquisto di attrezzature intercampo al fine di garantire il rispetto delle norme di sicurezza.

² GU C312 del 9.12.2005, pag. 1 (punti 53 - 63).

- (19) Gli investimenti necessari ammontano a circa 4 219 000 EUR (2 900 000 EUR di contributo regionale). I lavori di adeguamento renderanno la seconda pista pienamente operativa per decolli e atterraggi, nel pieno rispetto delle norme di sicurezza, quando la pista principale è chiusa per lavori di manutenzione e/o di adeguamento e/o momentanee inefficienze. L'acquisto delle attrezzature intercampo è necessario al fine di assicurare, con il trasporto organizzato dei passeggeri dall'aeromobile all'aerostazione e viceversa, anche la sicurezza aeroportuale in tutte le fasi di trasferimento nel piazzale aereo.

2.11.2. AdF, Società Aeroporto di Firenze - Firenze

- (20) La misura prevista concerne l'ampliamento dei piazzali di sosta degli aeromobili ed è intesa a migliorare le caratteristiche generali dell'aeroporto. I lavori previsti comprendono la costruzione di un'area di sosta degli aerei al fine di consentire l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri.
- (21) Il numero di aerei che può decollare e/o atterrare ogni ora è attualmente limitato dall'assetto della pista che, mancando di una via di rullaggio, è occupata anche per il tempo necessario ai trasferimenti degli aeromobili da e verso i piazzali. Pertanto, l'obiettivo generale dell'investimento è un'utilizzazione più razionale della pista.
- (22) Inoltre, secondo le autorità italiane, tale investimento comporterà benefici di carattere ambientale, in quanto diminuirà l'inquinamento acustico e migliorerà la qualità dell'aria.
- (23) Gli investimenti necessari ammontano a circa 5 922 000 EUR (1 800 000 EUR di contributo regionale).

2.11.3. Alatoscana S.p.A. – Marina di Campo (Isola d'Elba – Provincia di Livorno)

- (24) L'obiettivo della misura è di adeguare le infrastrutture al livello necessario per garantire la continuità territoriale. Gli interventi sono finalizzati in particolare a riqualificare le pavimentazioni della pista e dei raccordi con il piazzale aeromobili per ottenere un valore di portanza (PCN) adeguato alla tipologia di traffico prevedibile sull'aeroporto di Marina di Campo a norma del regolamento ENAC³. I lavori comprendono nuove fasce di sicurezza a protezione della pista, allo scopo di migliorare le condizioni della sicurezza dell'aeroporto.
- (25) In base alle stime il costo di tali lavori è di 2,5 milioni di EUR, interamente coperto da fondi pubblici.

2.11.4. Aeroporto di Siena S.p.a. – Siena

- (26) L'obiettivo della misura è l'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali. I lavori includono la costruzione di un nuovo collettore fognario che intercetti le acque di superficie dei raccordi e dei piazzali. Le acque provenienti dai piazzali di sosta degli aeromobili e dal piazzale di deposito dei carburanti saranno trattate con idonei impianti disoleatori prima di essere immesse nel collettore.

³ Ente nazionale per l'aviazione civile

- (27) Gli investimenti sono necessari al fine di rendere le attuali infrastrutture aeroportuali conformi alle normative vigenti. In particolare, le misure in questione sono intese ad adeguare lo scalo al regolamento dell'ENAC⁴ per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti al fine dell'ottenimento della certificazione per le attività aeroportuali commerciali.
- (28) In base alle stime il costo di tali lavori è di 400 000 EUR, interamente coperto da fondi pubblici.

2.11.5. SEAM, Società Esercizio Aeroporto Maremma – Grosseto

- (29) L'aeroporto di Grosseto è essenzialmente un aeroporto militare ed è stato finora caratterizzato da un flusso minimo di passeggeri. Per mantenere aperto l'aeroporto al traffico civile occorrono diversi investimenti essenziali.
- (30) L'obiettivo principale degli investimenti è l'adeguamento delle condizioni operative e di sicurezza per il traffico civile dell'aeroporto.
- (31) In base alle stime il costo di tali lavori è di 400 000 EUR, interamente coperto da fondi pubblici.

3. Valutazione delle misure notificate

3.1. Esistenza di un aiuto

- (32) A norma dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra gli 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.
- (33) I criteri fissati all'articolo 87, paragrafo 1, sono cumulativi. Al fine di determinare se le misure notificate costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato devono essere soddisfatte tutte le condizioni suindicate. In particolare il sostegno finanziario:
- (a) è concesso dallo Stato, ovvero mediante risorse statali;
 - (b) favorisce talune imprese o talune produzioni;
 - (c) falsa o minaccia di falsare la concorrenza;
 - (d) incide sugli scambi fra Stati membri.
- (34) La misura è finanziata congiuntamente dal bilancio regionale, per il 25%, e dal FAS, il Fondo nazionale per lo sviluppo delle aree sottoutilizzate, per il 75%. Essa è pertanto interamente finanziata tramite fondi pubblici che costituiscono risorse dello Stato.
- (35) I finanziamenti sono concessi a una serie di imprese impegnate in un'attività economica nel comparto del trasporto aereo tra gli Stati membri e, poiché interessano il mercato comune, possono falsare o minacciare di falsare la

⁴ Cfr. nota 3.

concorrenza in tale mercato in quanto assegnati a un certo numero di aeroporti che sono in concorrenza con altri aeroporti all'interno della Comunità.

- (36) Sulla base delle considerazioni in precedenza esposte, la Commissione giunge alla conclusione che la misura in esame costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

3.2. Compatibilità dell'aiuto

- (37) Poiché la misura di cui trattasi costituisce un aiuto di Stato, la Commissione deve stabilire se tale aiuto può essere considerato compatibile con il mercato comune. L'articolo 87, paragrafo 3, del trattato prevede talune deroghe alla regola generale dell'incompatibilità di cui all'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.
- (38) Gli orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali⁵, costituiscono il quadro in cui valutare se l'aiuto alle società di gestione degli aeroporti può essere dichiarato compatibile ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, del trattato CE.
- (39) In conformità del punto 65 degli orientamenti, la Commissione verifica in particolare se:
- (a) la costruzione e l'utilizzo delle infrastrutture soddisfano un obiettivo di interesse generale chiaramente definito (sviluppo regionale, accessibilità, ecc.);
 - (b) l'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo perseguito;
 - (c) l'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti di utilizzo a medio termine, in particolare in relazione all'uso delle infrastrutture esistenti;
 - (d) tutti gli utenti potenziali hanno accesso all'infrastruttura in modo paritario e non discriminatorio;
 - (e) lo sviluppo degli scambi non è compromesso in misura contraria agli interessi della Comunità.

3.2.1. La costruzione e l'utilizzo delle infrastrutture soddisfano un obiettivo di interesse generale chiaramente definito

- (40) Come in precedenza indicato, la principale finalità delle autorità pubbliche nell'assegnare il contributo finanziario previsto nell'ambito del presente progetto è lo sviluppo di infrastrutture di trasporto sicure ed efficienti e l'accessibilità regionale.
- (41) Il Piano regionale della mobilità e della logistica sottolinea come in Toscana le infrastrutture di trasporto aereo esistenti siano insufficienti e gli aeroporti della regione non riescano a soddisfare integralmente la domanda di servizi di trasporto aereo. Di conseguenza, circa la metà dei potenziali passeggeri in tale bacino di utenza continua a utilizzare altri aeroporti.

⁵ Cfr. nota 2.

- (42) L'adeguamento delle infrastrutture comporterà migliori possibilità di trasporto in Toscana, grazie a un'utilizzazione più intensa ed efficiente delle capacità esistenti.
- (43) Inoltre, tra le priorità programmatiche del Programma regionale di sviluppo 2006-2010 vi è la creazione di un sistema aeroportuale regionale integrato. L'impostazione ivi stabilita prevede segnatamente il potenziamento dei collegamenti della regione con le reti transeuropee di trasporto. Gli investimenti nei cinque aeroporti regionali oggetto della presente decisione figurano tra le priorità del programma regionale.
- (44) Questi aeroporti regionali possono svolgere un ruolo importante nel promuovere l'accessibilità per i bacini di utenza. Inoltre, con l'attuazione del programma aumenteranno gli investimenti in entrata per la regione e miglioreranno le prospettive turistiche.
- (45) Gli investimenti permetteranno una utilizzazione più sicura e più razionale delle infrastrutture esistenti e di conseguenza aumenteranno la sicurezza e l'efficienza degli aeroporti, contribuendo così al conseguimento di più vasti obiettivi in materia di sviluppo regionale. Si prevede che l'attuazione del programma avrà un impatto positivo per l'intera regione e produrrà effetti significativi sul suo sviluppo socioeconomico.
- (46) Tale impostazione è conforme al piano d'azione per migliorare le capacità degli aeroporti⁶, stabilito nel 2007 dalla Commissione, in cui è sottolineata l'importanza degli aeroporti regionali per lo sviluppo di una rete di trasporti aerei europei integrati⁷. Il piano d'azione riconosce inoltre la necessità di sbloccare le capacità latenti che esistono negli aeroporti regionali, a condizione che gli Stati membri rispettino le norme comunitarie in materia di aiuti di Stato, cioè gli articoli 87-89 del trattato e gli orientamenti del 2005⁸.
- (47) Come indicato nel piano, la connettività è alla base della competitività economica, della coesione sociale e regionale e dello sviluppo culturale⁹. Il piano d'azione sottolinea la necessità di un utilizzo più efficiente delle piste esistenti e di sostenere la creazione di nuove infrastrutture negli aeroporti regionali. Vi sono esposte le azioni necessarie a tal fine, fra le quali un migliore utilizzo delle capacità aeroportuali esistenti e un approccio coerente della sicurezza dei trasporti aerei negli aeroporti¹⁰.
- (48) Di conseguenza, la Commissione giunge alla conclusione che il finanziamento pubblico previsto dalla misura in esame per l'adeguamento delle infrastrutture in detti aeroporti consegue l'obiettivo chiaramente definito di migliorare tali infrastrutture, rendendole sicure ed efficienti, e l'accessibilità regionale.

⁶ Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Un piano d'azione per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa, COM(2006) 819 definitivo del 24 gennaio 2007.

⁷ Cfr. punto 12.

⁸ Cfr. nota 14.

⁹ Cfr. punto 3.

¹⁰ Cfr. nota 14.

3.2.2. L'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo perseguito

- (49) Come in precedenza indicato, i progetti infrastrutturali da finanziare concernono perlopiù miglioramenti necessari al fine di rispettare le norme di sicurezza. Essi faciliteranno in misura notevole il funzionamento degli aeroporti. La Commissione rileva che l'attuazione del progetto permetterà una migliore utilizzazione delle infrastrutture aeroportuali esistenti, in quanto metterà gli aeroporti in grado di migliorare i loro impianti e di contribuire in tal modo allo sviluppo regionale e alla connettività dei rispettivi bacini d'utenza.
- (50) La Commissione può pertanto concludere che le infrastrutture sono necessarie e proporzionali all'obiettivo stabilito.

3.2.3. L'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine, in particolare in relazione all'uso delle infrastrutture esistenti

- (51) Gli investimenti permetteranno agli aeroporti di conformarsi alle prescrizioni in materia di sicurezza aeroportuale e di rispondere al fabbisogno dei rispettivi bacini d'utenza in materia di trasporto.
- (52) Il sistema aeroportuale della Toscana è in larga misura basato sui due grandi aeroporti regionali di Firenze e di Pisa per il traffico regolare e charter a destinazione di o in provenienza da tale regione. Secondo le autorità italiane, le misure di sostegno finanziario sono destinate a migliorare l'integrazione tra Pisa e Firenze nonché a garantire l'accessibilità alle zone periferiche, come Siena, Grosseto e l'Isola d'Elba.
- (53) Nel periodo 2007-2010, la società che gestisce l'aeroporto di Pisa ha previsto l'attuazione di un importante programma di investimenti per adeguare le infrastrutture, gli impianti e le attrezzature aeroportuali al fine di far fronte allo sviluppo del traffico passeggeri e merci registrato negli ultimi anni che in base alle previsioni dovrebbe ulteriormente crescere nel 2008 e negli anni successivi. Quanto all'aeroporto di Firenze, dalle previsioni di traffico risulta un graduale aumento del flusso dei passeggeri che dovrebbe raggiungere i 2 232 235 nel 2011.
- (54) Anche l'aeroporto dell'Elba ha registrato un significativo aumento del traffico aereo. Per conseguire l'obiettivo della continuità territoriale, si prevede di portare nel 2010 il numero di passeggeri a circa 40 000 l'anno, livello che caratterizzava l'aeroporto 10 anni fa.
- (55) La società di gestione dell'aeroporto di Siena prevede un aumento del traffico commerciale in seguito allo sviluppo di talune attività che fungono da catalizzatore per l'economia senese, come l'esistenza di un importante centro bancario internazionale, che attualmente genera flussi di traffico da e verso i principali centri nazionali e internazionali, la presenza di un avanzato centro di formazione e di un prestigioso polo universitario, potenti fattori di attrazione turistica che generano consistenti flussi di turisti.
- (56) Si ritiene che l'introduzione di regolari collegamenti charter presso l'aeroporto di Grosseto farà notevolmente aumentare il numero di passeggeri in transito.

- (57) Pertanto la Commissione conclude che l'adeguamento delle infrastrutture offre sul medio termine soddisfacenti prospettive di utilizzo, soprattutto in rapporto alle infrastrutture esistenti di cui i lavori previsti permetteranno l'ottimizzazione.

3.2.4. Tutti gli utenti potenziali hanno accesso all'infrastruttura in modo paritario e non discriminatorio

- (58) Tutti gli utenti potenziali (*linee aeree*) potranno accedere alle infrastrutture rinnovate in condizioni di parità e non discriminatorie. Gli investimenti di cui trattasi non sono previsti in funzione di un operatore specifico.

3.2.5. Lo sviluppo degli scambi non è compromesso in misura contraria agli interessi della Comunità

Aeroporti di categoria D - Piccoli aeroporti regionali

- (59) Come in precedenza indicato, tre degli aeroporti oggetto della presente decisione, Marina di Campo (Isola d'Elba), Siena e Grosseto, sono aeroporti di categoria D ai sensi del punto 15 degli orientamenti 2005. In tali aeroporti, nel 2006 sono stati registrati i seguenti flussi di traffico:
- (a) Marina di Campo – 18 000 passeggeri;
 - (b) Siena – 12 000 passeggeri;
 - (c) Grosseto – 4 000 passeggeri.
- (60) In merito agli aeroporti di categoria D, che costituiscono “piccoli aeroporti regionali” con un volume di passeggeri inferiore a un milione l'anno, gli orientamenti del 2005¹¹ dichiarano “è poco probabile che i finanziamenti concessi ai piccoli aeroporti regionali (categoria D) siano tali da falsare la concorrenza e da incidere sugli scambi in misura contraria al comune interesse”.
- (61) Questi tre aeroporti hanno flussi di traffico inferiori a 20 000 passeggeri l'anno e pertanto possono essere considerati piccoli anche in base alle norme per la categoria D. Essendo ubicati nella Toscana centrale e meridionale e sull'Isola d'Elba, nessuno dei tre aeroporti in questione può competere in modo significativo con gli altri due o con gli aeroporti di Pisa e Firenze. Nel 2006, complessivamente i tre aeroporti di categoria D hanno raggiunto 34 000 passeggeri.
- (62) La Commissione ritiene pertanto che né la situazione concorrenziale di questi tre aeroporti, né i flussi di traffico da e verso di essi subiranno modifiche rilevanti in conseguenza dei finanziamenti pubblici concessi nell'ambito del regime in esame. Anzi l'impatto sulla concorrenza di queste misure può essere considerato trascurabile.
- (63) Prendendo atto del fatto che si tratta di aeroporti di dimensioni estremamente ridotte, la Commissione osserva che per essi sarebbe alquanto difficile se non impossibile ottenere sul mercato i finanziamenti necessari per migliorare le rispettive infrastrutture e di conseguenza conviene sull'opportunità di stabilire al 100% l'intensità dell'aiuto, date le circostanze. A questo proposito la

¹¹ Cfr. paragrafo 39

Commissione rileva in particolare che le misure sono intese semplicemente a fare un uso ottimale delle infrastrutture esistenti, a migliorare la connettività e lo sviluppo regionale nonché a rispettare le norme attuali e future in materia di sicurezza.

- (64) Di conseguenza, la Commissione giunge alla conclusione che il finanziamento concesso per l'adeguamento delle infrastrutture di questi aeroporti non può falsare la concorrenza in misura contraria all'interesse della Comunità e neppure avere un effetto negativo sul commercio intracomunitario.

Aeroporti di categoria C - Grandi aeroporti regionali

- (65) Come in precedenza indicato, gli aeroporti di Pisa e di Firenze sono aeroporti di categoria C ai sensi degli orientamenti 2005. Nel 2007, in tali aeroporti sono stati registrati i seguenti flussi di traffico:

- (a) Pisa – 3 726 000 passeggeri;
- (b) Firenze – 1 919 000 passeggeri.

- (66) In base agli orientamenti, i grandi aeroporti regionali possono far concorrenza non soltanto agli altri aeroporti regionali delle stesse dimensioni, ma anche ai grandi hub comunitari e al trasporto terrestre, soprattutto se dispongono di un accesso terrestre di buona qualità¹². Tuttavia, non è possibile stabilire norme per ogni singolo caso.

- (67) Pertanto, sebbene il finanziamento pubblico possa produrre effetti a livello di concorrenza, la Commissione deve determinare se ciò avvenga in misura contraria all'interesse comune.

- (68) Tenendo presente la distanza che separa gli aeroporti di Pisa e di Firenze, la Commissione nota che in una certa misura i loro bacini di utenza si sovrappongono. Tuttavia, nel valutare il grado di concorrenza tra questi aeroporti la Commissione deve tenere conto di tutti i fattori della domanda potenziale, tra cui il fatto che i clienti per i quali il tempo non è una priorità hanno necessità diverse poiché sono maggiormente flessibili. Dato che l'aeroporto di Firenze è prevalentemente utilizzato per viaggi di affari, la domanda concerne in misura notevole persone sensibili al fattore tempo. Invece il traffico aereo avente come destinazione e provenienza l'aeroporto di Pisa è prevalentemente turistico, cioè la domanda concerne perlopiù clienti per i quali il tempo non è una priorità.

- (69) Secondo la Commissione pertanto non si può considerare che questi aeroporti regionali presentino caratteristiche di sostituibilità. Data la complementarità degli aeroporti, il finanziamento pubblico non dovrebbe avere effetti significativi sulla loro concorrenza.

- (70) Inoltre, secondo le autorità italiane, la concorrenza esercitata da questi aeroporti regionali è assai limitata per quanto riguarda gli scali limitrofi di Bologna e di Roma e inesistente rispetto ad altri aeroporti al di fuori del territorio nazionale.

¹² Cfr. nota 18.

- (71) In tale contesto, la Commissione rileva inoltre che gli aeroporti in questione contribuiscono nella misura di oltre il 30% al piano di investimenti.
- (72) In particolare, per quanto concerne l'aeroporto di Pisa, l'importo complessivo degli investimenti è pari a circa 4 219 000 EUR, di cui 2 900 000 EUR sono sovvenzionati tramite fondi pubblici. Pertanto l'intensità degli aiuti è inferiore al 70%. Inoltre, la Commissione nota che la società che gestisce l'aeroporto di Firenze contribuisce nella misura del 70% al progetto di investimenti.
- (73) Di conseguenza, la Commissione ritiene che il livello di finanziamento pubblico proposto nel quadro del progetto sia adeguato anche per questi aeroporti.
- (74) Lo sviluppo degli scambi non sarà quindi compromesso in misura contraria al comune interesse.
- (75) La Commissione ritiene pertanto che la misura in esame, che prevede aiuti a favore degli aeroporti della Toscana assegnati in conformità alle condizioni di cui sopra, non pregiudichi l'interesse comune e che nella fattispecie siano soddisfatti i cinque criteri indicati negli orientamenti del 2005.

4. DECISIONE

- (76) La Commissione europea ha pertanto deciso di non sollevare obiezioni nei confronti della misura in questione con la motivazione che l'aiuto è compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, lettera c), del trattato CE.

Ove la presente lettera dovesse contenere informazioni riservate da non divulgare, si prega di informarne la Commissione entro quindici giorni lavorativi dalla data di ricezione. Qualora non riceva una richiesta 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/community_law/state_aids/index.htm.

La domanda dovrà essere inviata a mezzo lettera raccomandata o fax al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale Energia e trasporti
Direzione A - Affari generali
B-1049 Bruxelles
Fax: ++ 32 2 296 41 04

Voglia gradire, signor Ministro, i sensi della mia più alta considerazione.

Per la Commissione

Antonio TAJANI
Vicepresidente della Commissione