



Bruxelles, 27.03.2017  
C (2017) 1866 final

VERSIONE PUBBLICA

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

**Oggetto: SA. 46709 (2016/N) – Italia**  
**Aiuti per l'avviamento di nuove rotte aeree da/verso gli aeroporti della regione Calabria**

Signor Ministro,

**1. PROCEDIMENTO**

- (1) Il 26 ottobre 2016, le autorità italiane hanno notificato alla Commissione europea l'intenzione di istituire un regime di aiuti, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("TFUE")<sup>1</sup>. Il regime in questione prevede il sostegno all'attivazione di nuovi servizi di trasporto aereo di passeggeri dagli aeroporti della regione Calabria, vale a dire gli aeroporti di Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotona.
- (2) Con lettera del 21 dicembre 2016, la Commissione ha richiesto informazioni supplementari, che sono state trasmesse dalle autorità italiane il 19 gennaio 2017.

**2. DESCRIZIONE DEGLI AEROPORTI E DELLA MISURA DI AIUTO**

**2.1. Aeroporti della regione Calabria**

- (3) Il traffico annuo di passeggeri registrato nel 2014 e 2015 presso gli aeroporti di Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotona è il seguente:

---

<sup>1</sup> GU C 326 del 26.10.2012, pag. 47.

S.E On. Angelino Alfano  
Ministro degli Affari esteri e della Cooperazione Internazionale  
Piazzale della Farnesina, 1  
00135 Roma

**Tabella 1: numero di passeggeri presso gli aeroporti di Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotona**

<b>Aeroporto</b>	<b>Passeggeri 2014</b>	<b>Passeggeri 2015</b>
Lamezia Terme	2 414 277	2 332 126
Crotona	65 793	280 037
Reggio Calabria	517 159	482 028

- (4) Il territorio della regione Calabria non è servito da collegamenti ferroviari ad alta velocità.

*2.1.1. Aeroporto di Lamezia Terme*

- (5) L'aeroporto di Lamezia Terme è il principale aeroporto della Calabria e uno dei più importanti aeroporti del Sud-Italia. L'aeroporto è situato al centro della Calabria e serve principalmente i passeggeri di detta regione e, in misura minore, i passeggeri provenienti dalla Basilicata e dalla provincia di Salerno. L'aeroporto di Lamezia Terme offre voli di linea verso i principali aeroporti italiani. L'aeroporto serve anche rotte internazionali.
- (6) L'aeroporto di Lamezia Terme è gestito dalla Società Aeroportuale Calabrese SpA ("SACAL").
- (7) I due aeroporti più vicini all'aeroporto di Lamezia Terme sono: l'aeroporto di Reggio Calabria (nel raggio di circa 130 km, ovvero 1 ora e 20 minuti in automobile) e l'aeroporto di Crotona (nel raggio di circa 90 km, ovvero 1 ora e 15 minuti in automobile). Non vi sono altri aeroporti nel raggio di 100 km o 60 minuti in automobile.

*2.1.2. Aeroporto di Reggio Calabria*

- (8) L'aeroporto di Reggio Calabria è situato nei pressi di Reggio Calabria, nel sud della regione e serve principalmente i passeggeri della provincia di Reggio Calabria e della provincia di Messina. Attualmente 16 compagnie aeree operano da tale aeroporto.
- (9) L'aeroporto è gestito dalla SOGAS Società di gestione dell'Aeroporto dello Stretto SpA ("SOGAS").
- (10) I due aeroporti più vicini all'aeroporto di Reggio Calabria sono: l'aeroporto di Lamezia Terme (nel raggio di circa 130 km, ovvero 1 ora e 20 in automobile) e l'aeroporto di Catania (nel raggio di circa 140 km, ovvero 2 ore e 15 minuti in automobile). Non vi sono altri aeroporti nel raggio di 100 km o 60 minuti in automobile.

*2.1.3. Aeroporto di Crotona*

- (11) L'aeroporto di Crotona è un piccolo aeroporto regionale che serve la città di Crotona, situata in Calabria.
- (12) L'aeroporto di Crotona si trova in stato di fallimento dal 2015 ed è stato chiuso nel novembre 2016. La regione Calabria intende ripristinare l'operatività

dell'aeroporto e, a tal fine, ha bandito una gara d'appalto pubblico per selezionare il nuovo gestore aeroportuale.

- (13) I due aeroporti più vicini all'aeroporto di Crotona sono: l'aeroporto di Lamezia Terme (nel raggio di circa 90 km, ovvero 1 ora e 15 minuti in automobile) e l'aeroporto di Reggio Calabria (nel raggio di circa 217 km, ovvero 2 ore e 20 minuti in automobile). Non vi sono altri aeroporti nel raggio di 100 km o 60 minuti in automobile.

## **2.2. Descrizione della misura**

### *2.2.1. Obiettivo dell'aiuto*

- (14) La misura in questione ha lo scopo di migliorare la connettività tra la regione Calabria e le altre regioni d'Europa.

### *2.2.2. Forma dell'aiuto*

- (15) In base al regime di aiuti proposto, le compagnie aeree per il trasporto di passeggeri saranno selezionate mediante gara d'appalto per l'attivazione di nuove rotte che colleghino gli aeroporti di Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotona con altri aeroporti situati nello spazio aereo comune europeo ("EAEC").
- (16) Gli aiuti all'avviamento sono concessi a titolo di sovvenzione diretta alle compagnie aeree per il trasporto di passeggeri selezionate in base alle proposte presentate.
- (17) Gli aiuti concessi ai sensi del regime notificato sono finanziati dal bilancio della regione Calabria, che è l'autorità concedente.

### *2.2.3. Base giuridica nazionale*

- (18) La base giuridica del regime è la delibera della Giunta Regionale della Calabria ("DGR") n. 306 del 9 agosto 2016.

### *2.2.4. Bilancio*

- (19) La dotazione massima complessiva del regime in questione è di 11 852 000 EUR.

### *2.2.5. Durata del regime e dell'aiuto*

- (20) La durata del regime si estende dal 1 gennaio 2017 fino al 31 dicembre 2022. Il regime sarà attuato soltanto dopo l'approvazione da parte della Commissione europea. L'aiuto può essere concesso per un periodo massimo di tre anni dall'esercizio della nuova rotta in questione.

### *2.2.6. Beneficiari*

- (21) I beneficiari dell'aiuto sono le compagnie aeree che saranno selezionate in base alla sopracitata gara d'appalto. Possono partecipare alla gara d'appalto le

compagnie aeree di qualsiasi dimensione. Il numero stimato di beneficiari del regime è inferiore a dieci.

#### 2.2.7. *Procedure di gara d'appalto e di selezione*

- (22) La regione Calabria organizzerà la gara d'appalto volta a selezionare le compagnie aeree interessate ad attivare nuovi collegamenti da e verso i tre aeroporti in questione.
- (23) La regione Calabria renderà pubblici i propri progetti in tempo utile e a condizioni tali da garantire un livello adeguato di pubblicità per permettere a tutte le compagnie aeree interessate di offrire i loro servizi. Il bando di gara sarà pubblicato sulle Gazzette Ufficiali (dell'UE e dell'Italia, nonché della regione Calabria), sui quotidiani (quattro quotidiani nazionali) e sul sito internet di ciascun operatore aeroportuale.
- (24) Le autorità italiane hanno presentato il capitolato d'oneri che intendono pubblicare. Tale capitolato d'oneri definisce il quadro generale e descrive la finalità del bando, i requisiti relativi alle nuove rotte, i requisiti di partecipazione e i criteri di selezione.
- (25) Le autorità italiane ritengono che le rotte oggetto dell'aiuto notificato presentino un fattore di rischio più elevato per le compagnie aeree rispetto alle rotte già esistenti e che, pertanto, il loro esercizio non sarebbe garantito in assenza di aiuto. Secondo le autorità italiane, ciò è dovuto al fatto che le compagnie aeree sono restie ad attivare nuove rotte da piccoli aeroporti regionali a causa del rischio di scarsa redditività nei primi anni. Le autorità italiane affermano di aver optato per il regime in questione a seguito di un'indagine comparativa effettuata con gli operatori degli aeroporti situati nella regione Calabria.

#### 2.2.8. *Rotte ammissibili*

- (26) In base al regime proposto, gli aiuti all'avviamento possono essere concessi alle compagnie aeree soltanto qualora risultino soddisfatte le seguenti condizioni cumulative:
  - a) il servizio aereo proposto non sia già operato tra i due aeroporti della rotta in questione;
  - b) non esista una linea ferroviaria ad alta velocità tra le due città servite dagli aeroporti collegati; o
  - c) la rotta proposta non sia già operata da un altro aeroporto nello stesso bacino di utenza in condizioni analoghe.
- (27) Come indicato ai punti (7) e (13), gli aeroporti di Lamezia Terme e Crotone distano meno di 100 km l'uno dall'altro e, dunque, rientrano nel medesimo bacino di utenza. Tuttavia, le autorità italiane hanno confermato che, nell'ambito del regime in questione, non vi sarà alcuna sovrapposizione tra le rotte operate da questi due aeroporti. L'amministrazione regionale della Calabria effettuerà i controlli necessari a garantire che le compagnie aeree rispettino tale requisito e che non vengano concessi aiuti per l'esercizio di una nuova rotta già servita da un altro aeroporto nello stesso bacino di utenza.

- (28) Non saranno concessi aiuti per rotte che non siano effettivamente nuove e che si limitino soltanto ad intensificare i collegamenti offerti da rotte già esistenti.

#### 2.2.9. *Piano industriale*

- (29) Le compagnie aeree che fanno domanda di contributo devono presentare un piano industriale per ciascuna rotta. Tale piano industriale deve contenere almeno le seguenti informazioni:
- a) nuova rotta collegata agli aeroporti di Lamezia Terme, Crotone e Reggio Calabria;
  - b) frequenza del collegamento e tipo di aeromobile utilizzato;
  - c) tempo necessario per l'avvio dell'esercizio della nuova rotta;
  - d) numero di passeggeri trasportati garantiti per ciascun anno del regime di aiuto;
  - e) piano finanziario da cui risulti la redditività della rotta senza finanziamento pubblico dopo i primi tre anni.
- (30) Alle compagnie aeree che fanno domanda di contributo sarà inoltre chiesto di giustificare nel piano industriale il motivo per cui non avrebbero operato la rotta in questione in assenza di aiuto.
- (31) Le compagnie aeree sono tenute a mantenere operativa la nuova rotta per la quale hanno ricevuto aiuti all'avviamento per ulteriori tre anni.
- (32) Se nonostante queste premesse, la rotta non dovesse dimostrarsi commercialmente redditizia, i vettori aerei avranno la possibilità di passare a una nuova rotta (già inclusa nella procedura di gara), rispettando tutti i criteri di selezione, e in particolare, dopo aver presentato un nuovo piano industriale che dimostri la redditività della nuova rotta dopo tre anni.

#### 2.2.10. *Intensità dell'aiuto e cumulo*

- (33) La misura di aiuto proposta è destinata a coprire fino al 50% del costo dei diritti aeroportuali sostenuti dalla compagnia aerea per la gestione della nuova rotta.
- (34) Ciascun collegamento deve garantire il trasporto di un numero minimo annuale di passeggeri pari mediamente al 70% dei posti offerti su tale rotta per ciascuno dei 3 anni per i quali è concesso il contributo.
- (35) Se tale soglia minima non viene raggiunta in ciascuno dei primi tre anni, l'importo dell'aiuto sarà ridotto in base ad una formula che tiene conto del numero di passeggeri che non sono stati trasportati e del numero di voli che non sono stati operati.
- (36) Qualora su una determinata tratta viaggi meno del 60% del numero minimo annuale di passeggeri indicato al punto (34), un meccanismo sanzionatorio prevederà che l'aiuto non venga concesso per quell'anno.
- (37) Il bando di gara dovrà inoltre prevedere sanzioni da applicare in caso di cambiamento di rotta di cui al punto (32).

- (38) Il capitolato d'oneri dovrà prevedere espressamente che gli aiuti all'avviamento non possono cumularsi con altri tipi di aiuti di Stato concessi per l'esercizio della rotta in questione.
- (39) Ogni nuova rotta sarà attivata soltanto dopo la presentazione della domanda di aiuto all'autorità concedente.

#### 2.2.11. *Verifica dell'efficacia e relazioni*

- (40) Tutte le compagnie aeree sono tenute a riesaminare il funzionamento delle rotte sovvenzionate e a fornire ogni anno al gestore dell'aeroporto le informazioni sul numero di voli, il numero di passeggeri e i risultati finanziari dei nuovi collegamenti. Le informazioni dovranno essere trasmesse all'amministrazione regionale della Calabria. L'aiuto sarà concesso soltanto dopo la ricezione e la convalida delle relazioni contenenti le suddette informazioni.

#### 2.2.12. *Trasparenza*

- (41) Le autorità italiane si impegnano a rispettare le norme in materia di trasparenza di cui ai punti 162 e 163 degli Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree ("orientamenti per il settore dell'aviazione"), come modificate dalla "comunicazione sulla trasparenza".<sup>2</sup>

### **3. VALUTAZIONE DELLA MISURA**

#### **3.1. Esistenza di aiuto**

- (42) 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”*.
- (43) I criteri previsti dall'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE sono cumulativi; pertanto, affinché una misura possa costituire un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE devono essere soddisfatte tutte le condizioni indicate di seguito. 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

---

<sup>2</sup> Comunicazione della Commissione che modifica le comunicazioni della Commissione relative, rispettivamente, agli orientamenti dell'Unione europea per l'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato in relazione allo sviluppo rapido di reti a banda larga, agli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020, agli aiuti di Stato a favore delle opere cinematografiche e di altre opere audiovisive, agli orientamenti sugli aiuti di Stato destinati a promuovere gli investimenti per il finanziamento del rischio e agli orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree, GU C 198/30 del 27.6.2014.

d) incidere sugli scambi tra Stati membri.

- (44) Nelle sezioni che seguono, la Commissione valuta se la misura soddisfa tali criteri cumulativi e costituisce pertanto, un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

*3.1.1. Utilizzo di risorse statali e imputabilità allo Stato*

- (45) Come indicato al punto (17), l'aiuto all'avviamento è finanziato dal bilancio della regione Calabria. Il finanziamento è pertanto imputabile allo Stato e comporta l'uso di risorse statali.

*3.1.2. Selettività*

- (46) Come indicato al punto (16), la misura proposta prevede l'assegnazione di sovvenzioni a valere su risorse statali a compagnie aeree selezionate dalle autorità italiane. Le sovvenzioni in questione conferiranno ai beneficiari un vantaggio competitivo a scapito degli altri operatori attivi nello stesso settore liberalizzato, perché permetteranno loro di ridurre i costi normalmente sostenuti per la loro attività. Dato che il finanziamento pubblico è destinato ad alcune compagnie aeree disposte ad offrire un servizio specifico escludendo i concorrenti, la misura ha carattere selettivo.

*3.1.3. Distorsione della concorrenza ed effetti sugli scambi*

- (47) 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 devono considerarsi influenzate dall'aiuto. A tal fine, è sufficiente che il destinatario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese sui mercati aperti alla concorrenza. Il sostegno delle autorità italiane a nuovi servizi aerei falsa o minaccia di falsare la concorrenza tra compagnie aeree e incide sugli scambi tra Stati membri, poiché 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.

*3.1.4. Conclusioni sull'esistenza di aiuto di Stato e sulla legittimità dell'aiuto*

- (48) Per i motivi sopra enunciati, la Commissione conclude che la misura costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.
- (49) La Commissione osserva che l'Italia ha rispettato l'obbligo di sospensione stabilito dall'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE e non ha concesso l'aiuto prima dell'approvazione della Commissione.

## **3.2. Compatibilità dell'aiuto**

- (50) Gli Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree ("gli orientamenti per il settore dell'aviazione")<sup>3</sup> stabiliscono i criteri per valutare la compatibilità con il mercato interno degli aiuti all'avviamento concessi alle compagnie aeree.

---

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

- (51) I punti da 139 a 153 degli orientamenti per il settore dell'aviazione stabiliscono le condizioni cumulative che una misura di aiuto di Stato deve rispettare per essere considerata compatibile con il mercato interno:
- (a) contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune;
  - (b) necessità dell'intervento statale;
  - (c) adeguatezza dell'aiuto di Stato in quanto strumento strategico;
  - (d) presenza di un effetto di incentivo;
  - (e) proporzionalità dell'importo dell'aiuto (aiuto limitato al minimo);
  - (f) prevenzione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri.
- a) Contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune;*
- (52) Il punto 139 degli orientamenti per il settore dell'aviazione stabilisce che un aiuto all'avviamento a favore di compagnie aeree contribuisce 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; b) facilita lo sviluppo regionale di regioni remote.
- (53) Il punto 140 stabilisce che 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.
- (54) Come indicato al punto (14), secondo le autorità italiane, l'aiuto è destinato a migliorare la connettività tra la regione Calabria e le altre regioni d'Europa e, di conseguenza, a migliorare la mobilità dei cittadini della regione Calabria.
- (55) Pertanto, in linea con il punto 139, lettera a) degli orientamenti per il settore dell'aviazione, l'aiuto contribuisce a migliorare la mobilità dei cittadini dell'Unione europea e la connettività delle regioni, aprendo nuove rotte.
- (56) Come indicato al punto (4), nel territorio della regione Calabria non vi è alcuna linea ferroviaria ad alta velocità.
- (57) Come indicato al punto (13), gli aeroporti di Lamezia Terme e Crotona distano, l'uno dall'altro, meno di 100 km e si trovano, pertanto, nello stesso bacino di utenza, ai sensi del punto 25, paragrafo 11, degli orientamenti per il settore dell'aviazione.
- (58) Non ci sono altri aeroporti nello stesso bacino di utenza degli aeroporti di Lamezia Terme, Crotona e Reggio Calabria (vedi rispettivamente i punti (7), (10) e (13)).
- (59) Come indicato al punto (27), le autorità italiane hanno confermato che non ci sarà alcuna sovrapposizione tra le nuove rotte operate nell'ambito del presente regime, né con eventuali altre rotte che forniscono già lo stesso collegamento da uno dei due aeroporti di Lamezia Terme e Crotona.

(60) La Commissione conclude pertanto che la misura di aiuto proposta può essere considerata tale da contribuire al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune.

*b) Necessità dell'intervento statale*

(61) Il punto 142 degli orientamenti per il settore dell'aviazione stabilisce che l'aiuto all'avviamento sarà considerato compatibile soltanto per rotte che collegano un aeroporto con meno di 3 milioni di passeggeri l'anno con un altro aeroporto all'interno dello spazio aereo comune europeo.

(62) Come indicato al punto (3), negli aeroporti di Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotona transitano meno di 3 milioni di passeggeri all'anno.

(63) La Commissione conclude pertanto che la misura proposta soddisfa i requisiti previsti dagli orientamenti per il settore dell'aviazione per quanto riguarda la necessità di un intervento statale.

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

(64) A norma del punto 146 degli orientamenti per il settore dell'aviazione, 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 distortivi consentono di conseguire lo stesso obiettivo.

(65) Inoltre, a norma del punto 147 degli orientamenti per il settore dell'aviazione, un piano industriale *ex ante* preparato dalla compagnia aerea deve prevedere che dopo tre anni la rotta che riceve l'aiuto presenti prospettive di redditività per la compagnia aerea senza finanziamento pubblico. 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.

(66) Le autorità italiane intendono incrementare il numero di destinazioni europee collegate agli aeroporti di Lamezia Terme, Crotona e Reggio Calabria. Come indicato al punto (25), la regione Calabria ha effettuato un'indagine comparativa insieme agli operatori degli aeroporti situati in medesima regione e ha concluso che gli aiuti all'avviamento rappresentano la misura più appropriata per incoraggiare le compagnie aeree a correre il rischio di aprire nuove rotte nell'attuale contesto di mercato. Le autorità italiane ritengono che sia alquanto improbabile che nuovi collegamenti che comportino un aumento del traffico passeggeri possano essere avviati in assenza di aiuti, dato che le compagnie aeree non sono disposte a creare nuove rotte in presenza del rischio di scarsa redditività nei primi anni. La Commissione ritiene pertanto che le autorità italiane abbiano sufficientemente dimostrato l'adeguatezza dello strumento di aiuto prescelto.

(67) Come indicato al punto (29), il bando di gara impone alle compagnie aeree che fanno domanda di contributo di presentare, per ciascuna rotta, un piano industriale da cui risulti la redditività della rotta in questione dopo tre anni, come previsto dal punto 147 degli orientamenti per il settore dell'aviazione.

(68) In aggiunta, come indicato al punto (31), le compagnie aeree sono anche tenute a mantenere operative le rotte per le quali hanno ricevuto aiuti all'avviamento per ulteriori tre anni. Tuttavia, le autorità italiane prevedono la possibilità per le compagnie aeree di passare ad un'altra rotta oggetto di aiuto (come indicato al punto (32)), se quella inizialmente scelta, nonostante le premesse, non dovesse dimostrarsi commercialmente redditizia. Il cambio di rotta è possibile a condizione che la nuova rotta sia inclusa nel bando di gara iniziale e a condizione che le compagnie aeree rispettino tutti i criteri di selezione e presentino un nuovo piano industriale che dimostri la redditività della nuova rotta dopo tre anni. E' altresì previsto un meccanismo sanzionatorio in caso di cambio di rotta.

(69) La Commissione conclude pertanto che la misura proposta soddisfa i requisiti previsti dagli orientamenti per il settore dell'aviazione per quanto riguarda l'adeguatezza dell'aiuto.

*d) Effetto di incentivo*

(70) I punti 148 e 149 stabiliscono che gli aiuti all'avviamento per le 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 attivata. Inoltre, la nuova rotta può essere avviata solo dopo che è stata presentata la domanda di aiuto all'autorità concedente. Se la nuova rotta viene avviata prima della presentazione della domanda di aiuto all'autorità concedente, gli eventuali aiuti concessi in relazione a tale rotta individuale non saranno considerati compatibili con il mercato interno.

(71) Come indicato al punto (25), le autorità italiane ritengono che sia alquanto improbabile che nuovi collegamenti che comportino un aumento del traffico passeggeri possano essere sviluppati in assenza di aiuti, in ragione del fatto che le compagnie aeree non sono disposte a creare nuove rotte in presenza del rischio di scarsa redditività nei primi anni.

(72) Come indicato al punto (30), alle compagnie aeree che fanno domanda di contributo sarà inoltre chiesto di giustificare nei loro piani industriali il motivo per cui non avrebbero operato la rotta in questione in assenza di aiuto.

(73) Come indicato al punto (39), le autorità italiane hanno confermato che le nuove rotte saranno attivate soltanto dopo la presentazione della domanda di aiuto all'autorità concedente.

(74) In considerazione di quanto precede, la Commissione ritiene che la misura di aiuto abbia un effetto di incentivo.

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

(75) In base al punto 150 degli orientamenti per il settore dell'aviazione, gli aiuti all'avviamento per le compagnie aeree, per rispettare il requisito della proporzionalità, devono essere limitati al 50% dei diritti aeroportuali relativi a una rotta per un periodo massimo di tre anni. I costi ammissibili sono i diritti aeroportuali in relazione alla rotta.

(76) Come indicato al punto (33), l'intensità di aiuto del regime proposto sarà limitata al 50% dei diritti aeroportuali sostenuti per la gestione della nuova rotta in questione e l'aiuto proposto sarà concesso solo per un periodo di tre anni.

(77) In considerazione di quanto precede, la Commissione ritiene che l'importo degli aiuti all'avviamento per le compagnie aeree sia proporzionato e limitato al minimo necessario.

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

(78) I punti da 151 a 153 degli orientamenti per il settore dell'aviazione stabiliscono che, 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. Un organismo pubblico che intenda concedere ad una compagnia aerea un aiuto all'avviamento di una nuova rotta, per il tramite o senza il tramite di un aeroporto, è tenuto a rendere pubblico per tempo il proprio progetto garantendo adeguata pubblicità al fine di consentire a tutte le compagnie aeree interessate di offrire i propri servizi. Gli aiuti all'avviamento non possono cumularsi con altri tipi di aiuti di Stato concessi per l'esercizio di una rotta.

(79) Come indicato al punto (4), non esistono servizi ferroviari ad alta velocità da e verso la Calabria.

(80) Inoltre, come indicato al punto (27), le autorità italiane si sono impegnate ad escludere dalla procedura di selezione rotte già servite o programmate da e verso gli aeroporti di Lamezia Terme e Crotona.

(81) Il bando di gara sarà pubblicato nelle Gazzette ufficiali, su quattro quotidiani nazionali e sul sito internet di ciascun operatore aeroportuale.

(82) Come indicato al punto (38), le autorità italiane si sono impegnate ad assicurare che il finanziamento alle rotte, in applicazione della misura in oggetto, non possa essere cumulato con altri tipi di aiuti di Stato per l'esercizio di una rotta già operata negli aeroporti di Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotona.

(83) In considerazione di quanto precede, la Commissione ritiene che qualsiasi effetto negativo indebito sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri sia limitato al minimo.

*g) Cumulo*

(84) Come stabilito ai punti 158 e 159 degli orientamenti per il settore dell'aviazione, l'intensità massima di aiuto applicabile a norma di tali orientamenti si applica indipendentemente dalla circostanza che l'aiuto sia finanziato interamente con risorse statali o sia finanziato in parte dall'Unione. Gli aiuti autorizzati a norma degli orientamenti per il settore dell'aviazione 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 negli orientamenti per il settore dell'aviazione.

- (85) Come indicato al punto (38), le autorità italiane hanno confermato che l'aiuto notificato non potrà essere cumulato con altri tipi di aiuti di Stato per l'esercizio della stessa rotta. Ciò dovrebbe quindi garantire che non sarà superata l'intensità massima di aiuto del 50% applicabile ai regimi di aiuto all'avviamento.

*h) Trasparenza*

- (86) Come indicato al punto (41), le autorità italiane si impegnano a rispettare le norme in materia di trasparenza, di cui alla sezione 8.2 degli orientamenti per il settore dell'aviazione, relativamente alla pubblicazione di informazioni dettagliate sull'aiuto concesso.

*Conclusioni*

- (87) In considerazione della valutazione di cui sopra, la Commissione ritiene che l'aiuto all'avviamento notificato in favore di compagnie aeree rispetti i criteri di compatibilità previsti dagli orientamenti per il settore dell'aviazione.
- (88) Di conseguenza, gli aiuti all'avviamento sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.
- (89) Si ricordano alle autorità italiane gli obblighi di monitoraggio di cui alla sezione 8.3 degli orientamenti per il settore dell'aviazione.

**4. CONCLUSIONI**

La Commissione ha pertanto deciso di non sollevare obiezioni nei confronti del regime di aiuto in quanto risulta compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

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 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)

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

Per la Commissione

Margrethe VESTAGER  
Membro della Commissione

**PER COPIA CONFORME**  
Per il Segretario generale

**Jordi AYET PUIGARNAU**  
Direttore della cancelleria  
**COMMISSIONE EUROPEA**