



COMMISSIONE EUROPEA

Servizio giuridico
Il Direttore Generale

Bruxelles, 30 novembre 2012
Sj-c (2012) 1659101

AL CONSIGLIO DI STATO

RISPOSTA DELLA COMMISSIONE EUROPEA

1. OSSERVAZIONI PRELIMINARI

1. Con ordinanza del 12 giugno 2012 (n. 3422/12) il Consiglio di Stato, ai sensi del punto 3.2 della comunicazione relativa all'applicazione della normativa in materia di aiuti di Stato da parte dei giudici nazionali, ha posto alla Commissione i seguenti quesiti

"se osti alla corretta applicazione del diritto dell'Unione Europea, e segnatamente della disciplina degli aiuti di Stato (artt. 107 e ss., TFUE, e regolamento attuativi), e integri un aiuto di Stato illegale, la previsione dell'art. 11 decies del d.l. n. 203/2005, sotto il profilo che prevede una riduzione dei diritti aeroportuali nella misura del 75% compensata da una riduzione del canone concessorio del 75%, così facendosi fronte alla riduzione dei diritti aeroportuali a carico del bilancio statale (art. 12, comma 1-bis, del d.l. n. 203/2005, con vantaggio per i vettori aerei e con maggiore vantaggio per i vettori aerei nazionali, e segnatamente la società Alitalia quale maggior vettore aereo nazionale, atteso che la misura incentiva solo il settore del trasporto aereo e non altre forme di trasporto e relativi operatori economici);

se osti alla corretta applicazione del diritto dell'Unione Europea, e segnatamente della disciplina degli aiuti di Stato (artt. 107 e ss., TFUE, e regolamenti attuativi), e integri un aiuto di Stato illegale alla luce del diritto dell'Unione, la previsione dell'art. 11-nonies del d.l. n. 203/2005 sotto il profilo che prevede una riduzione delle tariffe aeroportuali per i voli notturni e l'abolizione dell'adeguamento periodico delle tariffe al tasso di inflazione, misura che non grava sullo Stato ma sui gestori aeroportuali."

2. Premesso che ai sensi dell'art. 267 del TFUE la Corte di Giustizia è l'autorità competente ad interpretare in ultima istanza le disposizioni dei trattati, sulla base della sua comprensione del quadro giuridico nazionale, la Commissione si pregia di fornire al Consiglio di Stato gli elementi di risposta che seguono.

3. Per giurisprudenza costante la nozione di aiuto di Stato si compone di vari elementi

*"In primo luogo, deve trattarsi di un intervento dello Stato o effettuato mediante risorse statali. In secondo luogo, tale intervento deve poter incidere sugli scambi tra Stati membri. In terzo luogo, deve concedere un vantaggio al suo beneficiario. In quarto luogo deve falsare o minacciare di falsare la concorrenza."*¹

4. L'assenza di uno solo di tali elementi esclude che la misura in questione possa configurarsi quale aiuto di Stato².

5. Posto che il trasporto aereo è un'attività liberalizzata ed è svolta da varie imprese di diversi Stati membri, l'incidenza sul commercio tra Stati membri ed il rischio di distorsione della concorrenza non fanno dubbio nel caso di specie. E' poi evidente che le misure in questione, che hanno natura legislativa, sono imputabili allo Stato.

6. Pertanto, le osservazioni della Commissione si soffermeranno sugli altri elementi costitutivi della nozione di aiuto e segnatamente sulla presenza di risorse di Stato, sul vantaggio e sulla selettività della misura.

2. SULL'ART. 11 NONIES DEL D.L. N. 203/2005

7. L'art. 11 nonies del d.l. n. 203/2005 prevede che

1. Alla legge 24 dicembre 1993, n. 537, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 10 dell'articolo 10 è sostituito dal seguente: «10.

La misura dei diritti aeroportuali di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 324, e' determinata per i singoli aeroporti, sulla base di criteri stabiliti dal CIPE, con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Con i medesimi decreti viene altresì fissata, per un periodo predeterminato, comunque compreso tra tre e cinque

¹ Sentenza 24 giugno 2003, causa C-280/00, Altmark, Racc. I-7747, punto 75.

² Ibidem., punto 74.

anni, la variazione massima annuale applicabile ai medesimi diritti aeroportuali. La variazione è determinata prendendo a riferimento il tasso di inflazione programmato, l'obiettivo di recupero della produttività assegnato al gestore aeroportuale, la remunerazione del capitale investito, gli ammortamenti dei nuovi investimenti realizzati con capitale proprio o di credito, che sono stabiliti in contratti di programma stipulati tra l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e il gestore aeroportuale, approvati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. La misura iniziale dei diritti e l'obiettivo di recupero della produttività assegnato vengono determinati tenendo conto:

a) di un sistema di contabilità analitica, certificato da società di revisione contabile, che consenta l'individuazione dei ricavi e dei costi di competenza afferenti a ciascuno dei servizi, regolamentati e non regolamentati, quali lo svolgimento di attività commerciali, offerti sul sedime aeroportuale;

b) del livello qualitativo e quantitativo dei servizi offerti;

c) delle esigenze di recupero dei costi, in base a criteri di efficienza e di sviluppo delle strutture aeroportuali;

d) dell'effettivo conseguimento degli obiettivi di tutela ambientale;

e) di una quota non inferiore al 50 per cento del margine conseguito dal gestore aeroportuale in relazione allo svolgimento nell'ambito del sedime aeroportuale di attività non regolamentate»;

b) dopo il comma 10 sono inseriti i seguenti: «10-bis. E' soppressa la maggiorazione del 50 per cento dei diritti aeroportuali applicata nei casi di approdo o partenza nelle ore notturne, di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 324.

10-ter. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, può definire norme semplificative, rispetto a quelle previste al comma 10, per la determinazione dei diritti aeroportuali per gli aeroporti aventi un traffico inferiore a 600.000 unità di carico, ciascuna equivalente ad un passeggero o cento chili di merce o di posta.

10-quater. La metodologia di cui al comma 10 si applica anche per la determinazione dei corrispettivi per i servizi di sicurezza previsti dall'articolo 5, comma 3, del decreto-legge 18 gennaio 1992, n. 9, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1992, n. 217, nonché per la determinazione della tassa di imbarco e sbarco sulle merci trasportate per via aerea in base al decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 aprile 1974, n. 117».

2. Il comma 190 dell'articolo 2 della legge 23 dicembre 1996, n. 662, è abrogato.

8. In via preliminare la Commissione rileva che ai sensi dell'art. 10, comma 10, della legge 24 dicembre 1993, n. 537 (come modificato dalla legge 23 dicembre 1996 n. 662):

"A decorrere dall'anno 1995, la misura dei diritti aeroportuali di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 324, e successive modificazioni ed integrazioni, è annualmente determinata, con le procedure di cui all'articolo 8 della medesima legge, sulla base di criteri stabiliti dal CIPE, su proposta dei Ministri dei trasporti e della navigazione e delle finanze, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, tenendo conto dei seguenti obiettivi:

a) progressivo allineamento ai livelli medi europei;

b) differenziazione tra gli scali aeroportuali in funzione delle dimensioni di traffico di ciascuno;

c) applicazione, per ciascuno scalo, di livelli tariffari differenziati in relazione all'intensità del traffico nei diversi periodi della giornata;

d) correlazione con il livello qualitativo e quantitativo dei servizi offerti;

e) correlazione con le esigenze di recupero dei costi, in base a criteri di efficienza, e di sviluppo delle infrastrutture aeroportuali;

f) conseguimento degli obiettivi di tutela ambientale.

9. La legge n. 537 stabiliva pertanto un sistema di determinazione dei diritti aeroportuali basato su una serie di criteri omogenei per tutti gli aeroporti. Tra questi criteri figura quello dell'esigenza di recupero dei costi affrontati dal gestore dell'aeroporto inclusi quelli per lo sviluppo delle infrastrutture. Appositi provvedimenti dovevano essere adottati annualmente per determinare la misura dei diritti aeroportuali.

10. L'art. 2, comma 190 della legge 23 dicembre 1996 n. 662 disponeva che:

"Dal 1 gennaio 1997, in attesa dell'emanazione del decreto di cui al comma 10 dell'articolo 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537 ... gli stessi diritti, come determinati dal citato articolo 1, comma 3, del decreto-legge n. 251 del 1995, sono aumentati annualmente con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, nella misura pari al tasso di inflazione programmata determinato dal Governo nel documento di programmazione economico-finanziaria."

11. D'altro canto la legge 5 maggio 1976, n. 324 "Nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile" prevedeva all'art. 2 una

maggiorazione del 50% dei diritti aeroportuali quando l'approdo o la partenza avvengono nelle ore notturne.

12. L'art. 11 nonies del d.l. n. 203/2005 ha invece abrogato la maggiorazione dei diritti aeroportuali per i voli notturni e ha stabilito che la variazione massima annuale degli stessi diritti sia effettuata prendendo a riferimento il tasso di inflazione programmato, l'obiettivo di recupero della produttività assegnato al gestore aeroportuale, la remunerazione del capitale investito, gli ammortamenti dei nuovi investimenti realizzati con capitale proprio o di credito.
13. Allo stesso tempo l'art. 11 nonies ha stabilito un nuovo sistema di determinazione dei diritti aeroportuali fondato su criteri omogenei applicabili a tutti gli aeroporti. Tali criteri sono in parte diversi da quelli previsti dalla legge 24 dicembre 1993, n. 537, ma tra questi criteri figura ancora quello dell'esigenza di recupero dei costi affrontati dal gestore dell'aeroporto. Appositi decreti dovevano essere adottati annualmente per determinare la misura dei diritti aeroportuali dei singoli aeroporti.

2.1. Sull'elemento del vantaggio selettivo

14. A parere della Commissione, non vi sono particolari difficoltà a qualificare la misura come selettiva, se essa attribuisce un vantaggio ai vettori aerei. Sembra invece dubbia l'esistenza di un tale vantaggio.
15. Quanto alla selettività della misura, occorre precisare che

*"... la circostanza che il numero di imprese che possono pretendere di beneficiare della misura in questione sia assai rilevante, o che tali imprese appartengano a settori di attività diversi, non è sufficiente a far venir meno il carattere selettivo della misura medesima e, quindi, a escludere la qualifica di aiuto di Stato. Parimenti, determinati aiuti possono riguardare un intero settore economico e rientrare tuttavia nel campo d'applicazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato."*³

³ Sentenza 3 marzo 2005, causa C-172/03, Heiser, Racc. I-1627, punti 40-42.

16. Conformemente a questa giurisprudenza, nella sentenza Unicredito la Corte ha concluso che anche una misura che si applicava a tutto il settore bancario era comunque selettiva rispetto agli altri settori economici⁴:

"Un aiuto può essere selettivo alla luce della detta disposizione anche se riguardi tutto un settore economico (v., segnatamente, sentenza 17 giugno 1999, causa C-75/97, Belgio/Commissione, Racc. pag. I-3671, punto 33).

Nella specie, la riduzione d'imposta si applica al settore bancario e non avvantaggia le imprese di altri settori economici.

...

Senza che occorra verificare se, come sostenuto dalla Commissione al punto 33 della motivazione della decisione controversa, la riduzione d'imposta conferisca inoltre un maggiore vantaggio alle imprese di grandi dimensioni, deve pertanto rilevarsi che tale misura è selettiva rispetto agli altri settori economici

Non applicandosi a tutti gli operatori economici, essa non può essere considerata come una misura generale di politica fiscale o economica."

17. In conclusione, il fatto che le disposizioni dell'art. 11-nonies si applichino a tutto il settore del trasporto aereo non sembra escludere la selettività della misura.

18. Riguardo all'esistenza di un vantaggio, ai sensi di una consolidata giurisprudenza

"... la nozione di aiuto può designare non soltanto prestazioni positive come le sovvenzioni, i prestiti o le assunzioni di partecipazione al capitale di imprese, ma anche interventi che, in varie forme, alleviano gli oneri normalmente gravanti sul bilancio di un'impresa e che di conseguenza, senza essere sovvenzioni in senso stretto, hanno la stessa natura e producono effetti identici

Fra i vantaggi indiretti che producono gli stessi effetti delle sovvenzioni, si deve rilevare che è ivi ricompresa la fornitura di beni o di servizi a condizioni di favore."⁵

19. Già con la sentenza Van der Kooy la Corte aveva stabilito che può costituire un aiuto di Stato la fissazione da parte di un ente controllato dallo Stato di una tariffa ad

⁴ Sentenza 15 dicembre 2005, causa C-148/04, Unicredito, Racc. I-11137, punti 45-48.

⁵ Sentenza 20 novembre 2003, causa C-126/01, GEMO, Racc. I-13769, punti 28 e 29 e giurisprudenza ivi citata (sottolineatura aggiunta).

un prezzo inferiore a quello che sarebbe normalmente stabilito e che implica la rinuncia per tale ente all'utile che potrebbe normalmente trarne⁶.

20. I diritti aeroportuali sono dei costi normali dell'attività dei vettori aerei e allo stesso tempo costituiscono una delle fonti di reddito dei gestori degli aeroporti. Come previsto dalla legislazione italiana, tali diritti dovrebbero tra l'altro coprire i costi dei servizi offerti ai vettori aerei.
21. Ad avviso della Commissione, pertanto, per determinare se le disposizioni dell'art. 11-nonies su cui verte la questione del Consiglio di Stato conferiscono un vantaggio economico ai sensi dell'art. 107, n. 1 TFUE, occorre verificare per lo meno se esse comportano una diminuzione dei diritti aeroportuali tale da non consentire ai gestori degli aeroporti di coprire i loro costi.
22. La Commissione non dispone degli elementi necessari per effettuare tale determinazione.
23. Per contro, la semplice constatazione che l'art. 11-nonies ha abrogato la maggiorazione dei diritti aeroportuali per i voli notturni e ha stabilito che la variazione massima annuale degli stessi diritti sia effettuata prendendo a riferimento il tasso d'inflazione programmato, l'obiettivo di recupero della produttività assegnato al gestore aeroportuale, la remunerazione del capitale investito, gli ammortamenti dei nuovi investimenti realizzati con capitale proprio o di credito (piuttosto che un adeguamento annuale proporzionale al solo tasso d'inflazione programmato), non consente di per sé di concludere che l'articolo in parola comporta un vantaggio per i vettori aerei ai sensi dell'art. 107, n. 1 TFUE (anche se tali disposizioni potrebbero comportare una diminuzione dei diritti aeroportuali rispetto al sistema precedentemente in vigore). Infatti, secondo una giurisprudenza consolidata,

"Ai fini dell'applicazione dell'art. [107] del Trattato, è irrilevante che la situazione del presunto beneficiario del provvedimento sia migliorata o aggravata con riferimento alla situazione giuridica precedente o, all'opposto, non sia evoluta nel tempo. Occorre unicamente determinare se, nell'ambito di un dato regime giuridico, un provvedimento statale sia tale da favorire «talune imprese o talune produzioni» ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato

⁶ Sentenza 2 febbraio 1988, cause riunite 67/85, 68/85 e 70/85, Van der Kooy, Racc. I-219, punti 28-29. V. anche sentenza 29 febbraio 1996, causa C-59/63, Belgio/Commissione, Racc. I-793, punto 10.

*rispetto ad altre imprese che si trovino in una situazione fattuale e giuridica analoga tenuto conto dell'obiettivo perseguito dal provvedimento interessato."*⁷

24. In effetti, non si può presumere che i voli notturni comportino maggiori costi nella misura del 50% rispetto ai voli diurni, né che il diverso meccanismo di adeguazione dei diritti aeroportuali comporti necessariamente degli introiti minori per i gestori aeroportuali e ancor meno degli introiti inferiori ai costi.
25. Per questi motivi, sulla scorta delle informazioni disponibili, la Commissione non è in grado di stabilire che le misure in esame comportino un vantaggio per i vettori aerei.

2.2. Sul requisito relativo alla concessione dell'aiuto mediante risorse statali

26. Inoltre, anche se fosse possibile stabilire l'esistenza di un vantaggio, occorrerebbe ancora determinare se esso sia stato concesso mediante risorse statali. Nella sentenza *PreussenElektra*, la Corte ha analizzato la questione se costituisca un aiuto di Stato una normativa di uno Stato membro che, da un lato, obbliga le imprese private di fornitura di energia elettrica ad acquistare l'energia elettrica prodotta nella loro zona di fornitura da fonti di energia rinnovabili, a prezzi minimi superiori al valore economico reale di tale tipo di energia elettrica e, dall'altro, ripartisce l'onere finanziario derivante da tale obbligo tra dette imprese di fornitura di energia elettrica e i gestori privati delle reti di energia elettrica situati a monte.
27. In tale caso la Corte, dopo aver precisato che ogni aiuto di Stato deve essere finanziato con risorse statali, ha osservato che *"l'obbligo, imposto a imprese private di fornitura di energia elettrica, di acquistare a prezzi minimi prefissati l'energia elettrica prodotta da fonti di energia rinnovabili non determina alcun trasferimento diretto o indiretto di risorse statali alle imprese produttrici di tale tipo di energia elettrica."*⁸
28. Nelle proprie conclusioni relative alla stessa causa, l'avvocato generale Jacobs aveva osservato che *"i vantaggi per i produttori di energia elettrica da fonti rinnovabili sono finanziati esclusivamente da imprese di diritto privato la cui maggioranza è*

⁷ Sentenza 8 novembre 2001, causa C-143/099, *Adria-Wien*, Racc. I-8365, punto 41.

⁸ Sentenza 13 marzo 2001, causa C-379/98, *PreussenElektra*, Racc. I-2099, punti 58 e 59.

apparentemente detenuta da privati. Pertanto, il meccanismo istituito dalla StrEG 1998 non può essere considerato finanziato «mediante risorse statali»⁹.

29. In sostanza, da questa sentenza si desume che il fatto che lo Stato abbia imposto un obbligo di acquisto a determinati operatori privati di un prodotto o servizio a un determinato prezzo non costituisce un aiuto di Stato perché non coinvolge risorse pubbliche.
30. Nelle proprie conclusioni nella causa Essent, l'avvocato generale Mengozzi ha ritenuto che la natura privata dei soggetti cui incombevano gli oneri imposti dallo Stato è un elemento determinante della soluzione fornita dalla Corte in PreussenElektra. L'avvocato generale ha pertanto concluso che occorre "*considerare la portata della sentenza PreussenElektra come limitata alle ipotesi in cui una sovvenzione concessa dai pubblici poteri a determinate imprese sia esclusivamente finanziata mediante l'imposizione di oneri gravanti su operatori privati e sia versata ai beneficiari direttamente da tali operatori*"¹⁰.
31. Tuttavia, la Corte nella sentenza UTECA, in relazione ad un obbligo imposto da uno Stato a tutti gli operatori televisivi, siano essi pubblici o privati, di destinare una parte dei loro ricavi di esercizio al finanziamento anticipato di film, ha statuito che:

"Orbene, non risulta che il vantaggio che una misura adottata da uno Stato membro, quale quella oggetto della causa principale, procura all'industria cinematografica di questo stesso Stato membro costituisca un vantaggio che viene concesso direttamente dallo Stato o tramite un organismo pubblico o privato designato o istituito da tale Stato.

Infatti, un siffatto vantaggio deriva da una normativa generale che fa obbligo agli operatori televisivi, siano essi pubblici o privati, di destinare una parte dei loro ricavi di esercizio al finanziamento anticipato di film per il cinema e per la televisione.

Inoltre, nei limiti in cui una misura adottata da uno Stato membro, quale quella oggetto della causa principale, si applica a operatori di televisione pubblica, non risulta che il vantaggio di cui trattasi dipenda dal controllo

⁹ Conclusioni dell'avvocato generale Jacobs del 26 ottobre 2000, causa C-379/98, PreussenElektra, Racc. I-2099, punto 177.

¹⁰ Conclusioni dell'avvocato generale Mengozzi del 24 gennaio 2008, causa C-206/06, Essent Netwerk, Racc. I-5497, punti 99 e 100.

*esercitato dai pubblici poteri su siffatti operatori o da direttive date da questi stessi poteri a tali operatori."*¹¹

32. Nella specie il Consiglio di Stato deve determinare se l'art. 11 nonies comporti un trasferimento di risorse di Stato in favore delle compagnie aeree mediante disposizioni che riguardano la fissazione di diritti aeroportuali che apparentemente riguardano tutti gli aeroporti italiani. In sostanza, come nella causa *PreussenElektra* il prezzo di talune transazioni commerciali (nella specie tra il gestore dell'aeroporto e le compagnie aeree) è determinato dallo Stato.
33. A quanto consta alla Commissione, la maggioranza degli aeroporti italiani sono detenuti o partecipati da autorità pubbliche. Tuttavia vi sono anche taluni aeroporti gestiti da società private (come l'aeroporto di Roma o quello di Napoli).
34. Pertanto, alla luce del fatto che la normativa in questione si applica a tutti gli aeroporti indipendentemente dalla loro natura pubblica o privata, e dell'assetto proprietario degli aeroporti italiani nel periodo di vigenza di tale normativa, il Consiglio di Stato dovrà determinare se qualsiasi ipotetico vantaggio risultante dall'applicazione di tale normativa comporta un trasferimento di risorse statali o piuttosto è dovuto ad una normativa generale che fa obbligo ai gestori aeroportuali di applicare determinate tariffe e pertanto non dipende dal controllo esercitato dai pubblici poteri su siffatti operatori.
35. La Commissione osserva a questo proposito che nel caso di specie lo Stato fissa il prezzo di determinati servizi, ma non impone, a differenza di quanto accadeva in *PreussenElektra* o in *UTECA* un obbligo di acquisto o un obbligo di effettuare determinati investimenti. Allo stesso tempo nella situazione esaminata nella causa *UTECA*, lo Stato non imponeva il prezzo di determinate transazioni commerciali, ma si limitava ad obbligare gli operatori televisivi a destinare una parte dei loro ricavi a determinati investimenti. Infine, la situazione proprietaria degli aeroporti italiani durante il periodo di vigenza delle disposizioni in questione non è illustrata dal Consiglio di Stato.
36. In sostanza, in considerazione delle differenze fattuali tra la presente fattispecie e quelle affrontate dalla Corte in *PreussenElektra* e *UTECA* e delle summenzionate

¹¹ Sentenza 5 marzo 2009, causa C-222/07, *UTECA*, Racc. I-1407, punti 46-46.

prese di posizione degli avvocati generali, la Commissione ritiene che il Consiglio di Stato potrebbe valutare la necessità di rivolgere una questione pregiudiziale alla Corte ai sensi dell'art. 263 TFUE per determinare se qualsiasi ipotetico vantaggio risultante da una normativa quale quella in esame nel presente caso sia concesso mediante risorse statali.

3. SULL'ART. 11-DECIES

1. Al fine di incrementare la competitività e razionalizzare il sistema del trasporto aereo nazionale, i canoni di concessione demaniale, istituiti dal decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351, sono ridotti del 75 per cento fino alla data di introduzione del sistema di determinazione dei diritti aeroportuali di cui all'articolo 11-nonies del presente decreto.

2. Fino alla determinazione dei diritti aeroportuali di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 324, secondo le modalità previste nel comma 10 dell'articolo 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, come sostituito dall'articolo 11-nonies del presente decreto, la misura dei diritti aeroportuali attualmente in vigore è ridotta in misura pari all'importo della riduzione dei canoni demaniali di cui al comma 1 del presente articolo. Detta misura è ulteriormente ridotta del 10 per cento per i gestori che non adottano un sistema di contabilità analitica, certificato da società di revisione contabile, che consenta l'individuazione, per tutti i servizi offerti, dei ricavi e dei costi di competenza afferenti a ciascun singolo servizio.

3. Alle minori entrate derivanti dall'attuazione del presente articolo, valutate in 42 milioni di euro a decorrere dall'anno 2006, si provvede ai sensi dell'articolo 12."

37. La Commissione rileva a questo proposito che ai sensi dell'art. 1, comma 5, del d.l. 28 giugno 1995, n. 251:

"I canoni per le concessioni alle società [per la gestione dei servizi e per la realizzazione delle infrastrutture degli aeroporti gestiti anche in parte dallo Stato], sono determinati periodicamente dal Ministero delle finanze - Dipartimento del territorio, di concerto con il Ministero dei trasporti e della navigazione, con riferimento, per il periodo preso in considerazione, al valore patrimoniale dei beni demaniali in uso alla concessionaria, nonché al traffico passeggeri e merci."

38. La Commissione osserva che *la ratio* della disposizione di cui sopra sembra quella di determinare i canoni di concessione in relazione al valore della concessione stessa, quale risulta dal valore patrimoniale dei beni dati in concessione e dal traffico che l'aeroporto è in grado di attrarre.

39. L'art. 11-decies, comma 1, ha stabilito che i canoni di concessione di cui sopra sono ridotti del 75% fino alla data d'introduzione del sistema di determinazione dei diritti aeroportuali di cui all'art. 11-nonies.
40. L'art. 11-decies, comma 2, ha determinato una riduzione dei diritti aeroportuali in misura pari "all'importo della riduzione dei canoni demaniali", fino alla determinazione dei diritti aeroportuali secondo il sistema di cui all'art. 11-nonies.
41. Per quanto riguarda l'art. 11-decies, la Commissione osserva che la misura del vantaggio risultante per le compagnie aeree che utilizzano un determinato aeroporto corrisponde esattamente all'importo della riduzione del canone demaniale. In sostanza, l'ammontare del possibile aiuto risultante dalla riduzione dei diritti aeroportuali di cui all'art. 11-decies, comma 2, è determinato da un'altra misura a monte (la riduzione del canone demaniale di cui all'art. 11-decies, comma 1).
42. Tale misura a monte (sulla quale tuttavia il Consiglio di Stato non sembra chiamato a pronunciarsi) sembra comportare un vantaggio per gli operatori aeroportuali, poiché essi ottengono la riduzione di un costo normale della propria attività che altrimenti avrebbero sopportato. Tale vantaggio inoltre sembra comportare un sacrificio di risorse statali, sotto forma di minori introiti relativi ai canoni di concessione, come confermato anche dall'art. 11-decies, comma 3. Poiché gli operatori di aeroporti possono trovarsi in concorrenza tra loro, vuoi per ottenere la gestione di aeroporti, vuoi per attirare compagnie aeree nell'aeroporto da loro gestito e posto che tale concorrenza ha carattere transfrontaliero, la riduzione del canone demaniale di cui all'art. 11-decies, comma 1, potrebbe dunque costituire un aiuto di Stato.
43. Tuttavia, poiché come già detto, i diritti aeroportuali sono ridotti in misura pari "*all'importo della riduzione dei canoni demaniali*", il vantaggio concesso dallo Stato mediante risorse statali ai gestori degli aeroporti transita alle compagnie aeree che utilizzano tali aeroporti. In sostanza, i gestori aeroportuali sembrano costituire unicamente il canale attraverso il quale lo Stato concede un vantaggio a tutte le compagnie aeree che hanno utilizzato gli aeroporti italiani nel periodo di vigenza della norma.

44. Quanto alla selettività del vantaggio così concesso a dette compagnie aeree la Commissione rinvia alle osservazioni svolte sopra ai punti 14-17.
45. In conclusione, sulla base degli elementi a sua disposizione, quali richiamati nella presente risposta, la Commissione ritiene che le disposizioni dell'art. 11-decies possono configurarsi quali aiuti di Stato in favore delle compagnie aeree che hanno utilizzato gli aeroporti italiani nel periodo di vigenza della norma. Tuttavia, la Commissione sottolinea nuovamente che la Corte di Giustizia è l'autorità competente ad interpretare in ultima istanza le disposizioni dei trattati ai sensi dell'art. 267 TFUE.

