

## V

(Ogłoszenia)

## POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

## KOMISJA EUROPEJSKA

## POMOC PAŃSTWA – WŁOCHY

Pomoc państwa C 14/10 (ex NN 25/10 i CP 175/06) – Włochy SEA Handling

Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 TFUE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2011/C 29/07)

Pismem z dnia 23 czerwca 2010 r., zamieszczonym w języku oryginału na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Włochy o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, dotyczącego wyżej wymienionej pomocy lub wyżej wymienionego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma na adres:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
State aid Registry  
Rue Joseph II/Jozef II-straat 70-3/225  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË  
Faks +32 22961242

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom włoskim. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

## TEKST STRESZCZENIA

## PROCEDURA

W następstwie skargi z dnia 13 lipca 2006 r. Komisja wszczęła szczegółowe postępowanie wyjaśniające dotyczące domniemanej pomocy państwa przyznanej spółce SEA Handling SpA (zwanej dalej „SEA Handling”), prowadzącej działalność w zakresie obsługi naziemnej lotnisk Mediolan-Malpensa i Mediolan-Linate.

## OPIS ŚRODKÓW

Zgodnie z informacjami przekazanymi Komisji przez skarżącego, spółka SEA Handling należąca do spółki SEA SpA (zwanej dalej „SEA”), będącej niemal w 100 % własnością organów

władzy publicznej, rzekomo otrzymała od SEA w latach 2001–2005 dotacje przeznaczone na pokrycie poniesionych strat operacyjnych. Ponadto miasto Mediolan miało rzekomo aktywnie uczestniczyć przy gwarantowaniu równowagi finansowej oraz poziomu zatrudnienia w SEA Handling.

## Pokrycie strat

SEA pokryła następujące straty poniesione przez SEA Handling:

— w 2002 r., SEA Handling odnotowała łączną stratę w wysokości 43 639 040,39 EUR (1 czerwca 2002 r.–31 grudnia 2002 r.) pokrytą wkładem kapitałowym ze strony SEA,

- w 2003 r., SEA Handling odnotowała łączną stratę w wysokości 49 489 577,23 EUR (1 stycznia 2003 r.–31 grudnia 2003 r.) pokrytą wkładem kapitałowym ze strony SEA,
- w 2004 r., SEA Handling odnotowała łączną stratę w wysokości 47 962 810 EUR (1 stycznia 2004 r.–31 grudnia 2004 r.) pokrytą wkładem kapitałowym ze strony SEA,
- w 2005 r., SEA Handling odnotowała łączną stratę w wysokości 42 430 169,31 EUR (1 stycznia 2005 r.–31 grudnia 2005 r.) pokrytą wkładem kapitałowym ze strony SEA,
- wedle danych zawartych w bilansie grupy SEA przedstawionym przez skarżącego, w 2006 r. SEA Handling poniosła straty w wysokości 44 200 000 EUR, co stanowi wzrost o ok. 4,3 % w stosunku do 2005 r. (1).

Komisja nie posiada informacji dotyczących strat pokrytych po 2006 r.

#### **Zobowiązania miasta Mediolan do zachowania określonego poziomu zatrudnienia w SEA Handling**

Według informacji przekazanych przez skarżącego, miasto Mediolan aktywnie uczestniczyło przy gwarantowaniu równowagi finansowej oraz poziomu zatrudnienia w SEA Handling poprzez przyjęcie na siebie pewnych zobowiązań. Wydaje się, że wszystkie te zobowiązania zostały zaciągnięte w okresie, w którym dokonywany był podział przez wydzielenie spółek SEA i SEA Handling. Zobowiązania te pojawiają się w Porozumieniu między Urzędem Miasta Mediolan, spółką SEA i organizacjami związkowymi, zawartym w dniu 26 marca 2002 r.

Według posiadanych przez Komisję informacji, zobowiązania te zostały powtórzone w protokole dotyczącym porozumienia zawartego między SEA i związkami zawodowymi w dniu 4 kwietnia 2002 r. oraz w protokole dotyczącym porozumienia z dnia 9 czerwca 2003 r. zawartego między SEA, SEA Handling i branżowymi związkami zawodowymi. Wspomniała o nich również Rada Miasta Mediolan (dnia 15 maja 2003 r.). Sytuacja finansowa SEA Handling oraz potrzeba utrzymania dotychczasowego poziomu zatrudnienia były ponadto omawiane na posiedzeniach Rady Miasta w dniach 16 czerwca 2003 r. i 7 listopada 2006 r.

#### **OCENA ŚRODKÓW**

##### **Istnienie pomocy państwa**

*Przeniesienie środków publicznych i możliwość przypisania ich państwu*

Władze włoskie zaprzeczają jakoby, z jednej strony, środki finansowe przeniesione przez SEA na rzecz SEA Handling na pokrycie strat były „zasobami państwowymi” w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, a z drugiej strony, jakoby można było je przypisać państwu.

(1) Relazione e bilancio al 31 dicembre 2006, s. 29.

W tym miejscu Komisja pragnie zauważyć, że szereg przesłanek przemawia za tym, iż organy władzy publicznej uczestniczyły w środkach przyjętych przez SEA w odniesieniu do jej spółki zależnej SEA Handling. Pierwszą przesłanką jest treść dokumentów przekazanych Komisji, o których mowa powyżej. Drugą jest fakt, iż, wedle doniesień prasowych posiadanych przez Komisję (2), członkowie zarządu i kierownictwa SEA sprawiają wrażenie pozostawania w szczególnej zależności od miasta Mediolan. Dodatkową przesłanką, zdaniem Komisji, jest fakt, iż to organy władzy publicznej wyznaczają członków zarządu SEA, a z kolei członkowie zarządu SEA wybierają członków zarządu SEA Handling, którzy są następnie zatwierdzani przez zgromadzenie, w skład którego wchodzi przedstawiciele wspomnianych organów władzy publicznej. W rezultacie, członkowie zarządu wybrani przez organy władzy publicznej powołują członków zarządu SEA Handling. Według skarżącego, w omawianym okresie niektórzy członkowie zarządu SEA pełnili jednocześnie funkcje członków zarządu SEA Handling.

W związku z powyższym, Komisja na obecnym etapie uważa, że pokrycie strat SEA Handling należy uznać za działanie państwa.

##### *Selektywność i korzyść gospodarcza*

Władze włoskie uważają, że SEA działała zgodnie z zasadą przezornego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej. Wedle informacji posiadanych przez Komisję, wydaje się, iż w omawianej sprawie zasadę tę jednak naruszono.

Komisja pragnie zwrócić uwagę na fakt, iż zatwierdzony w 2001 r. biznesplan przewidywał odzyskanie rentowności przez SEA Handling w 2005 r. Wynika zatem z tego, iż decyzja o kontynuacji działalności w zakresie obsługi naziemnej po 2002 r. i o nieprzeprowadzaniu sprzedaży bezpośrednio po podziale obydwu spółek przez wydzielenie była podyktowana prognozami przewidującymi odzyskanie rentowności w ciągu trzech lat, poprzez stopniowe zmniejszanie strat i zwiększanie wydajności.

Strategia zawarta w biznesplan z 2001 nie podaje jednak żadnych szczegółów co do podejmowanych przez SEA środków mających zapewnić rentowność SEA Handling. Omówione są w nim wszystkie rodzaje działalności SEA. Władze włoskie nie przekazały Komisji szczegółowego biznesplanu dotyczącego wyłącznie SEA Handling ani jakichkolwiek dokumentów opisujących strategię i jej stopniowe wdrażanie. Staje się to tym mniej zrozumiałe, jeśli weźmiemy pod uwagę podział obu spółek poprzez wydzielenie, również pod względem rachunkowości. Należy również wspomnieć, że środki mające na celu zwiększenie wydajności pracy są w tym zakresie niewystarczające.

Ponadto sytuacja gospodarcza SEA Handling pod względem strat, marży operacyjnej brutto, kosztów pracy, kosztów łącznych i przychodów spółki nie uległa w omawianym okresie znaczącej poprawie.

(2) Il Giornale.it, nr 170 z 20.7.2007, s. 1; l'Unità, Sea: Penati żąda dymisji zarządu, 25 lutego 2006, por. również La Repubblica, SEA: nowy atak prowincji, 25 lutego 2006.

Są również i inne okoliczności przemawiające za tym, że SEA nie postępowala jednak jak przezorny inwestor:

- zachodzi zbieżność w czasie (rok 2002) między utworzeniem SEA Handling a rozpoczęciem przez SEA wdrażania założeń dyrektywy dotyczącej obsługi naziemnej: utworzenie SEA Handling było zatem konieczne, aby zapewnić powstanie odrębnego w stosunku do zarządcy portu lotniczego SEA podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej,
- decyzja o utworzeniu SEA Handling podjęta w 2002 r. zależała jednak od porozumienia ze związkami zawodowymi podpisanego przez miasto Mediolan, w którym miasto zobowiązuje się do zapewnienia równowagi gospodarczej i określonego poziomu zatrudnienia w SEA Handling,
- praktyka pokrywania strat miała, począwszy od 2002 r., charakter powtarzający się.

W świetle powyższych rozważań, wydaje się iż pokrywanie strat SEA Handling nie stanowiło ze strony SEA zachowania przezornego akcjonariusza, przynosiło więc SEA Handling korzyść w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

#### *Wpływ na wymianę handlową i konkurencję*

Mając na uwadze, przede wszystkim, fakt, iż celem dyrektywy dotyczącej obsługi naziemnej było uregulowanie kwestii otwarcia dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty <sup>(1)</sup>, nie można mieć żadnych wątpliwości co do tego, iż pomoc przyznana przez władze krajowe podmiotom obsługującym porty lotnicze może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi UE.

#### *Wnioski*

W świetle powyższych rozważań, Komisja na obecnym etapie nie może wykluczyć, że spółce SEA Handling została udzielona pomoc państwa w formie pokrycia poniesionych przez nią strat.

### **Zgodność z prawem**

Komunikat Komisji pt. „Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych” <sup>(2)</sup> (zwany dalej „wytycznymi dotyczącymi lotnictwa”) określa w jakim zakresie i na jakich warunkach finansowanie usług dotyczących portów lotniczych ze środków publicznych będzie oceniane przez Komisję w świetle zasad i procedur z zakresu pomocy państwa.

W odniesieniu do dotacji na rzecz usług dotyczących portów lotniczych, wytyczne dotyczące lotnictwa odwołują się do przepisów wspomnianej już dyrektywy dotyczącej pomocy dla obsługi naziemnej, która stanowi, iż po przekroczeniu progu 2 mln pasażerów, działalność polegająca na świadczeniu usług obsługi naziemnej musi być samowystarczalna, niezależnie od

innych dochodów z działalności komercyjnej portu lotniczego, jak również od środków publicznych, które zostały mu przyznane jako organowi portu lotniczego lub zarządzającego usługą świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym <sup>(3)</sup>.

Należy zatem stwierdzić, że udzielenie dotacji na rzecz wspomnianej działalności przez organy władzy publicznej byłoby sprzeczne z celami wskazanymi we wspomnianej dyrektywie i mogło negatywnie wpływać na otwarcie tego rynku na konkurencję.

W związku z powyższym, Komisja ma w tym przypadku wątpliwości co do zgodności pomocy państwa z obowiązującym prawem.

Zgodnie z art. 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 wszelka pomoc bezprawnie przyznana beneficjentowi może podlegać zwrotowi.

#### TEKST PISMA

„Con la presente la Commissione si pregia informare l'Italia che, dopo aver esaminato le informazioni fornite dalle autorità italiane riguardo al caso in oggetto, ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE.

#### 1. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera del 13 luglio 2006, la Commissione ha ricevuto una denuncia riguardante un presunto aiuto concesso alla società SEA Handling SpA (di seguito “SEA Handling”), che svolge attività di assistenza a terra negli aeroporti di Milano Malpensa e di Milano Linate. Tale denuncia è stata inizialmente registrata con il n. CP 175/06.
- (2) Con lettera del 6 ottobre 2006, la Commissione ha chiesto alle autorità italiane chiarimenti riguardo la denuncia. Con lettera del 21 dicembre 2006, le autorità italiane hanno chiesto la proroga del termine per fornire una risposta. Con lettera dell'11 gennaio, la Commissione ha concesso tale proroga. Con lettera del 9 febbraio 2007, le autorità italiane hanno fornito le delucidazioni richieste.
- (3) Con lettera del 30 maggio 2007, la Commissione ha informato il denunciante che, nel caso in esame, non disponeva di elementi sufficienti per concludere che fosse soddisfatto uno dei criteri di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE (soprattutto per quanto riguarda la presenza di risorse statali), in base ai quali poter valutare la misura come aiuto di Stato e che, di conseguenza, ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 2, seconda frase, del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE <sup>(4)</sup>, non vi erano sufficienti motivi per pronunciarsi sul caso. Con lettera del 2 luglio 2007, il denunciante ha fornito informazioni complementari. Una volta presa visione delle suddette informazioni complementari, la Commissione ha deciso di riesaminare la denuncia.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty, Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 312 z 9.12.2005, s. 1.

<sup>(3)</sup> Wytyczne dotyczące lotnictwa, pkt 70.

<sup>(4)</sup> GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1.

- (4) Con lettera del 3 marzo 2008, la Commissione ha chiesto alle autorità italiane di fornire una copia dell'intesa sindacale conclusa il 26 marzo 2002. Con lettera del 10 aprile 2008, le autorità italiane hanno trasmesso il documento richiesto.
- (5) Con lettera del 20 novembre 2008, le autorità italiane hanno trasmesso alla Commissione l'intesa sindacale conclusa il 13 giugno 2008.

## 2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

### 2.1. Oggetto della denuncia

- (6) Secondo le informazioni trasmesse alla Commissione dal denunciante e confermate dalle autorità italiane, la società SEA Handling, controllata dalla società SEA SpA (di seguito "SEA") quasi interamente di proprietà di enti pubblici, avrebbe ricevuto tra il 2001 e il 2005 da SEA sovvenzioni destinate a coprire le perdite di esercizio subite. Emerge inoltre dalle informazioni pubblicate sul sito Internet di SEA <sup>(1)</sup> che, vista la situazione finanziaria di SEA Handling dopo il 2005, SEA ha continuato sistematicamente a sovvenzionare SEA Handling dopo tale data. Il Comune di Milano avrebbe svolto per giunta un ruolo attivo nel garantire l'equilibrio finanziario e i livelli di occupazione di SEA Handling.

### 2.2. Settore interessato

- (7) Il denunciante e il presunto beneficiario dell'aiuto di Stato (la società SEA Handling) svolgono un'attività di assistenza a terra rivolta all'aviazione commerciale, come definita dalla direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità <sup>(2)</sup> (di seguito "direttiva sull'assistenza a terra").

### 2.3. Informazioni su SEA e SEA Handling trasmesse dalle autorità italiane

#### 2.3.1. SEA Handling

- (8) Il presunto beneficiario dell'aiuto, la società SEA Handling, fornisce nei due aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa circa il 60 % dell'insieme dei servizi di assistenza a terra in termini di numero di passeggeri e il 73 % in termini di movimenti (dati 2008) <sup>(3)</sup>.
- (9) La società SEA Handling è controllata al 100 % da SEA, responsabile della gestione aeroportuale di Milano.

<sup>(1)</sup> <http://www.sea-aeroportimilano.it/it/sea/index.shtml?mod=bilancio&to=aziende>

<sup>(2)</sup> GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36.

<sup>(3)</sup> Gli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate, con rispettivamente 19 milioni di passeggeri (dati 2008) e 9,3 milioni di passeggeri (dati 2008), figurano nell'elenco degli aeroporti la Commissione è tenuta a pubblicare annualmente a titolo informativo ai sensi della direttiva (GU C 275 del 16.11.2007, pag. 8). L'aeroporto di Milano Malpensa è al secondo posto tra gli aeroporti italiani dopo l'aeroporto di Roma Fiumicino.

- (10) La società SEA Handling è stata costituita successivamente all'entrata in vigore del decreto legislativo 18/99 che recepisce nel diritto italiano la direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, la quale impone l'obbligo della separazione contabile delle attività connesse alla fornitura dei suddetti servizi. Con la costituzione della società SEA Handling, SEA ha così proceduto alla separazione contabile e giuridica dell'insieme delle attività in questione <sup>(4)</sup>.

- (11) La società SEA Handling è operativa dal 1° giugno 2002. Fino al 1° giugno 2002, i servizi di assistenza a terra negli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa venivano forniti direttamente da SEA <sup>(5)</sup>.

#### 2.3.2. La società SEA

- (12) La società SEA è il gestore del sistema aeroportuale di Milano. Si tratta di una società di diritto privato (società per azioni) quasi interamente di proprietà di enti pubblici: il Comune di Milano (84,56 %), la Provincia di Milano (14,56 %) e altri piccoli azionisti pubblici e privati (0,88 %).

- (13) Gli utili che la società SEA ha realizzato nel periodo 2002-2005 sono passati da circa 3 milioni di EUR nel 2002 a 31,7 milioni nel 2003 e a oltre 53 milioni nel 2004. Anche nell'esercizio 2005 la società ha realizzato utili dell'ordine di 40,8 milioni di EUR.

Tabella 1

#### Risultati finanziari della società SEA nel periodo 2002-2005

(in milioni di EUR)

2002	2003	2004	2005
3,3	31,7	53,1	40,9

- (14) Tra il 2002 e il 2005, il Comune e la Provincia di Milano hanno ricevuto, in qualità di azionisti di SEA, più di 280 milioni di EUR a titolo di dividendi durante lo stesso periodo <sup>(6)</sup>.

<sup>(4)</sup> L'articolo 4 della direttiva sull'assistenza a terra dispone che:

"1) l'ente di gestione di un aeroporto, l'utente o il prestatore di servizi che forniscono servizi di assistenza a terra devono operare una netta separazione a livello contabile, secondo le vigenti prassi commerciali, tra le attività legate alla fornitura di tali servizi e le altre loro attività;

2) l'effettiva separazione contabile deve essere controllata da un verificatore indipendente designato dallo Stato membro.

Egli verifica anche l'assenza di flussi finanziari tra l'attività dell'ente di gestione in quanto autorità aeroportuale e la sua attività di assistenza a terra." (GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36).

<sup>(5)</sup> La società SEA Handling S.r.l., esistente prima della creazione di SEA Handling, è stata costituita nel 1998, ma non è mai stata operativa.

<sup>(6)</sup> Secondo le informazioni fornite dalle autorità italiane nella lettera del 9 febbraio 2007, allegato 9.

- (15) Secondo le informazioni pubblicate nei rapporti annuali della società SEA, tra il 2005 e il 2008 la società ha conseguito i seguenti risultati finanziari:

Tabella 2

**Risultati finanziari della società SEA nel periodo 2005-2008 <sup>(1)</sup>**

(in milioni di EUR)

31.12.2005	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2008	2008-2007	2007-2006	2006-2005
40,88	35,4	30,4	12,1	- 60,20 %	- 14,10 %	- 13,20 %

- (16) Oltre alle attività di gestione aeroportuale in senso stretto, SEA fornisce diversi altri servizi secondari, connessi al trasporto aereo e ad esso complementari.

**2.3.3. Il gruppo SEA**

- (17) Le attività di SEA possono suddividersi come segue:

- gestione aeroportuale generale: realizzazione e gestione di infrastrutture di servizio al trasporto aereo,
- assistenza a terra: servizi di assistenza a terra per passeggeri, aeromobili, bagagli e merci,
- attività connesse: attività commerciali all'interno degli aeroporti, tra cui: vendita al pubblico di servizi diversi, duty free, gestione dei chioschi di giornali, ristoranti, pubblicità, parcheggio, noleggio automobili, gestione e manutenzione di infrastrutture destinate ad attività non aeronautiche, quali le strutture alberghiere e le attività di logistica. Queste attività sono esercitate direttamente da SEA o da terzi in forza di specifici contratti con SEA.

- (18) Il gruppo SEA detiene (situazione al 31 dicembre 2008) <sup>(2)</sup>:

- il 100 % del capitale della società SEA Handling SpA (fornitura di servizi di assistenza a terra passeggeri, merci, aeromobili) e della società Malpensa Logistica Europa SpA (logistica e assistenza a terra merci),
- il 51 % della società Malpensa Energia SpA (produzione di energia elettrica e termica) e del Consorzio Malpensa Construction (attività di progettazione e direzione lavori),
- il 49,9 % della società SACBO SpA (società di gestione l'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio),
- il 40 % delle società Dufrital SpA e CID Italia SpA (negozi duty free e duty paid),

- il 10 % della società di diritto argentino Aeropuertos Argentina 2000 S.A. (società di gestione degli aeroporti argentini) e Consorzio Milano Sistema,

- il 18,75 % della società Disma SpA (gestione dell'impianto di stoccaggio e distribuzione carburante),

- il 5 % della società GESAC SpA (società di gestione dell'aeroporto di Napoli-Capodichino),

- lo 0,2266 % nella società Romaairport Srl,

- 1 quota nella società SITA Società Cooperativa arl.

- (19) Secondo le informazioni delle autorità italiane, il gruppo SEA ha registrato, al 31 dicembre 2005, un utile netto di 46,17 milioni di EUR (+ 12,8 % rispetto al 2004 e + 67 % rispetto al 2002), e il fatturato totale ammontava a 638,1 milioni di EUR (+ 3,1 % rispetto al 2004 e + 19 % rispetto al 2002) <sup>(3)</sup>:

- (20) La seguente tabella indica i risultati ottenuti dal gruppo SEA tra il 2002 e il 2005, in termini di margine operativo lordo:

Tabella 3

**Risultati economici del gruppo SEA**

	2002	2003	2004	2005
Margine operativo lordo (in milioni di EUR)	112,0	156,2	191,5	201,0
Margine operativo lordo/Fatturato	21,0 %	27,3 %	31,0 %	31,5 %

- (21) La Commissione non dispone d'informazioni sui risultati finanziari del gruppo SEA dopo il 2005.

**2.3.4. Business plan del gruppo SEA**

- (22) Il "Business Plan consolidato Gruppo SEA 2002-2006" (di seguito "business plan"), approvato dal consiglio di amministrazione di SEA in occasione della riunione del 7 agosto 2001, contempla tutte le attività di SEA.

<sup>(1)</sup> Secondo i dati contenuti nei rapporti annuali SEA (RA 2008, pag. 10).

<sup>(2)</sup> Rapporto annuale 2008, pag. 119.

<sup>(3)</sup> Secondo le informazioni fornite dalle autorità italiane nella lettera del 9 febbraio 2007, punto 3 ii).

- (23) Il business plan prevede il ripristino della redditività della società SEA Handling entro il 2005 <sup>(1)</sup>. Secondo le autorità italiane, tali obiettivi sono stati ritenuti realistici dal gruppo SEA nel 2002.

Tabella 4

## Previsioni risultati SEA Handling per il periodo 2002-2006

	2002		2003		2004		2005		2006	
	In mrd di lire	%	In mrd di lire	%	In mrd di lire	%	In mrd di lire	%	In mrd di lire	%
Incassi	351	100	362	100	399	100	438	100	462	100
Costo del lavoro	- 279	- 79	- 299	- 77	- 299	- 75	- 313	- 71	- 319	- 69
Altri costi	- 57	- 16	- 57	- 16	- 60	- 15	- 63	- 14	- 66	- 14
Acquisizione servizi interni	- 27	- 8	- 28	- 8	- 29	- 7	- 30	- 7	- 31	- 7
Vendite servizi interni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale costi operativi	- 362	- 103	- 365	- 101	- 388	- 97	- 406	- 93	- 415	- 90
Risultato operativo lordo	- 11	- 3	- 2	- 1	11	3	32	7	47	10
Ammortamenti	- 18	- 5	- 20	- 6	- 19	- 5	- 18	- 4	- 18	- 4
Risultato operativo netto	- 30	- 8	- 23	- 6	- 8	- 2	15	3	28	6

- (24) La strategia riguardante le attività di SEA Handling intesa a aumentare la produttività del fattore lavoro del 20 % tra il 2002 e il 2006 viene presentata nel business plan come segue:

- sistema di incentivo inteso a ridurre il tasso di assenteismo a lavoro,
- processo di informatizzazione e razionalizzazione delle attività realizzate dalle segreterie,
- riduzione a un livello normale delle ore di lavoro straordinario,
- unificazione delle linee A e B a Malpensa operative nel 2002,
- nuovi tipi di contratto con orario flessibile,
- gestione del personale “per zone” dal 2003 e decentralizzazione dei servizi di mensa e registrazione delle presenze dal 2004.

- (25) La Commissione non dispone d'informazioni su un eventuale business plan o su una strategia di risanamento aziendale attuata dopo il 2006.

<sup>(1)</sup> Considerando il risultato operativo netto (Business Plan consolidato Gruppo SEA 2002-2006, allegato 3, pag. 13).

## 2.3.5. Risultati reali di SEA Handling

- (26) La tabella di seguito illustra i risultati realmente conseguiti da SEA Handling tra il 2002 e il 2005:

Tabella 5

Risultati reali di SEA Handling <sup>(2)</sup>

SEA Handling (in milioni di EUR)	Anno 2002 <sup>(1)</sup>	Anno 2003	Anno 2004	Anno 2005
Redditi	161,7	170,3	177,4	177,9
Costo lavoro	163,1	162,5	160,2	156,7
Altri costi	56,7	48,6	45,7	48,6
Margine operativo lordo	- 58,1	- 40,8	- 28,5	- 27,4
Perdite	- 74,8	- 49,5	- 48	- 42,3

<sup>(1)</sup> Visto che la società SEA Handling è operativa solo dal 1° giugno 2002, i dati per il 2002 sono stati ricalcolati per l'intero esercizio.

- (27) Questi dati sono ripresi dalle autorità italiane per valutare l'evoluzione economica della società tra il 2002 e il 2005. Secondo le autorità italiane:

<sup>(2)</sup> Lettera delle autorità italiane del 9 febbraio 2007, allegato 10 Nota all'attenzione del collegio sindacale del marzo 2006 e tabella sulle spese di funzionamento di SEA SpA tra il 2002 e il 2005.

- le perdite si sono praticamente dimezzate (– 74,7 milioni di EUR nel 2002 e – 42,3 milioni di EUR nel 2005),
- il margine operativo lordo è migliorato del 112 %, passando da – 58,1 milioni di EUR a – 27,4 milioni di EUR,
- i costi si sono notevolmente ridotti grazie ad una riduzione dell'organico del 17,4 %, a fronte dell'aumento del traffico,
- le entrate sono aumentate del 10 %.

(28) Secondo le autorità italiane, la ristrutturazione operata da SEA Handling avrebbe inoltre consentito di potenziarne l'efficienza, grazie al varo, già dal 2002, di un piano di incentivi all'esodo, riservato ai lavoratori di SEA e di SEA Handling, inteso a mantenere un rapporto equilibrato tra il traffico e l'organico impiegato dalla società; la società avrebbe inoltre concentrato le proprie attività sul "core business", esternalizzando alcuni servizi ritenuti dal contenuto poco professionale (pulizia, allestimento aeromobili, assistenza speciale ai passeggeri minori o disabili, ecc.). Le autorità italiane affermano inoltre che la società SEA Handling ha avviato un processo inteso a migliorare la qualità dei servizi: stando agli indicatori di rendimento e ai sondaggi di soddisfazione, la clientela esprime soddisfazione per la qualità dei servizi di SEA Handling:

- nel 2005, meno dell'1 % dei voli serviti da SEA Handling su i due scali ha subito ritardi superiori ai 15 minuti per ragioni imputabili ai servizi di assistenza, mentre i tempi di restituzione dei bagagli e il numero di bagagli smarriti sarebbe sensibilmente diminuito rispetto agli anni precedenti,
- nel 2003, sarebbe stato ridefinito il modello organizzativo delle principali attività nell'area di rampa degli scali di Malpensa e Linate (introduzione di un modello gestionale per le sotto aree di piazzale) inteso a potenziare l'efficienza e la qualità,
- il piano di incentivi all'esodo ha condotto, tra il 1° maggio 2002 e il 30 settembre 2006, all'esodo di 607 dipendenti,
- SEA Handling è riuscita a migliorare notevolmente la produttività aumentando il rapporto tra voli effettuati e ore di lavoro del 17 % circa a Malpensa e del 18 % circa a Linate tra il 2003 e il 2006: durante lo stesso periodo, il rapporto tra passeggeri serviti e ore di lavoro è migliorato di circa il 26 % a Malpensa e il 21 % a Linate <sup>(1)</sup>,
- la qualità del servizio fornito, in termini di riduzione dei tempi d'attesa per la riconsegna bagagli in arrivo, ha raggiunto livelli particolarmente buoni a Linate ed

è sensibilmente migliorata a Malpensa, dove nel 65 % dei casi il primo bagaglio viene riconsegnato entro quindici minuti, rispetto al 45 % nel 2001 <sup>(2)</sup>,

- è migliorata la puntualità degli scali gestiti da SEA, grazie soprattutto al contributo della gestione diretta dell'assistenza a terra, come risulta dai dati dell'associazione delle compagnie europee di navigazione aerea (AEA) <sup>(3)</sup>. Tuttavia, stando alle informazioni trasmesse dalle autorità italiane, la Commissione constatata che nel 2003 la percentuale di voli con ritardi inferiori a 15 minuti è stata dell'83 % e del 76 % rispettivamente per Milano Linate e Milano Malpensa, mentre nel 2006 (secondo trimestre), le percentuali erano rispettivamente dell'81 % e del 76,8 % <sup>(4)</sup>.

(29) Le autorità italiane hanno inoltre trasmesso una tabella che descrive l'evoluzione dell'organico di SEA Handling in termini di unità di lavoro:

Tabella 6

**Evoluzione dell'organico di SEA Handling in termini di unità di lavoro**

	2002	2003	2004	2005
"Tempi indeterminati"	4 153	3 824	3 548	3 222
"Tempi determinati e interinali"	155	152	363	338
<b>Totale Unità equivalenti Medie anno</b>	<b>4 308</b>	<b>3 976</b>	<b>3 821</b>	<b>3 560</b>

- (30) Secondo le autorità italiane, l'organico di SEA Handling è diminuito del 17,4 % nel periodo 2002-2005 mentre il traffico era in aumento.
- (31) Per quanto riguarda il periodo successivo al 2005, la Commissione non dispone di dati specifici sulla società SEA Handling. Tuttavia, i rapporti annuali di SEA indicano che la situazione finanziaria di SEA Handling è andata peggiorando nel periodo successivo al 2005.

2.3.6. Quota di mercato di SEA Handling

- (32) Gli altri fornitori che assicurano l'insieme dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti di Malpensa e Linate sono le società private ATA Handling e Aviapartner, cui si aggiungono numerosi altri operatori che forniscono categorie specifiche di servizi.

<sup>(1)</sup> Lettera delle autorità italiane del 9 febbraio 2007, allegato 11 Grafici a barre: "Produttività SEA SpA a Linate" e "Produttività SEA SpA a Malpensa".

<sup>(2)</sup> Lettera delle autorità italiane del 9 febbraio 2007, allegato 12 Grafici a barre: "Malpensa — Tempi di riconsegna bagagli" e "Linate — Tempi di riconsegna bagagli".

<sup>(3)</sup> Lettera delle autorità italiane del 9 febbraio 2007, punto 5.

<sup>(4)</sup> Lettera delle autorità italiane del 9 febbraio 2007, allegato 13 Ranking AEA relativo alla puntualità degli scali gestiti da SEA per gli anni 2003, 2004 e 2005.

- (33) La tabella di seguito indica l'evoluzione delle quote di mercato di SEA Handling nei servizi di assistenza "area rampa" e "passeggeri" nel periodo 2002-2005:

Tabella 7

**Quote di mercato di SEA Handling tra il 2002 e il 2005**

	2002	2003	2004	2005
Passeggeri	77,6 %	76 %	75,4 %	70,4 %
Area rampa	91,3 %	88,4 %	89 %	87 %
Media	84,45 %	82,2 %	82,2 %	78,7 %

- (34) Le autorità italiane fanno presente che nel 2006 SEA Handling ha continuato a perdere quote di mercato successivamente alla decisione di British Airways e di Brussels Airlines di cambiare fornitore di servizi di assistenza a terra.
- (35) SEA Handling ha continuato a perdere quote di mercato anche tra il 2007 e il 2008 <sup>(1)</sup>:

Tabella 8

**Quota di mercato della società SEA Handling tra il 2007 e il 2008**

	2008	2007	
Passeggeri	60,3 %	67,7 %	- 25,1 %
Movimenti	73,3	78,9	- 20,9 %

**2.3.7. Obblighi di legge**

- (36) Le autorità italiane indicano che, ai sensi del decreto legislativo 18/99 <sup>(2)</sup>, l'ente di gestione ha l'obbligo "di assicurare agli utenti la presenza in aeroporto dei necessari servizi di assistenza a terra, fornendoli direttamente o coordinando l'attività dei soggetti che forniscono i suddetti servizi a favore di terzi o in autoproduzione". Tale obbligo per il gestore aeroportuale è stabilito dal Codice della navigazione <sup>(3)</sup>.
- (37) In forza della convenzione conclusa il 4 settembre 2001 tra l'ENAC <sup>(4)</sup> e SEA riguardante in particolare gli aeroporti di Linate e Malpensa, SEA è tenuta a garantire i servizi di assistenza a terra e di assicurare la disponibilità e l'efficacia dei mezzi, delle attrezzature e degli impianti e di quanto risulti necessario affinché i servizi di assistenza a terra si svolgano in modo continuo, regolare e efficace <sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> Rapporto annuale 2008, pag. 133.

<sup>(2)</sup> Decreto legislativo 18/99, articolo 3, paragrafo 3.

<sup>(3)</sup> Codice della navigazione (nella sua versione modificata dal decreto-legge n. 96 del 9 maggio 2005), articolo 705, paragrafo 2, lettera d).

<sup>(4)</sup> Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

<sup>(5)</sup> Articolo 4 della convenzione.

- (38) Le autorità italiane fanno inoltre riferimento alla direttiva sull'assistenza a terra, più esattamente al considerando quinto secondo cui "l'apertura dell'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra è un provvedimento che deve contribuire ... al miglioramento della qualità offerta agli utenti".

- (39) Le autorità italiane sottolineano il livello di qualità mediocre dei servizi forniti dagli altri operatori presenti durante il periodo in questione, specialmente per quanto riguarda i servizi agli aeromobili (operazioni in pista), la cui gestione renderebbe soprattutto importanti la professionalità e il dispiego di mezzi e risorse umane.

**2.4. Presunta concessione di aiuti di Stato****2.4.1. Perdite ripianate**

- (40) Le autorità italiane hanno confermato che durante il periodo 2002-2005, la società SEA ha compensato le perdite di SEA Handling.
- (41) Gli importi delle perdite compensate sono i seguenti:
- nel 2002, SEA Handling ha registrato una perdita totale pari a 43 639 040,39 EUR (1° giugno 2002-31 dicembre 2002) coperta da un apporto di capitali di SEA,
  - nel 2003, SEA Handling ha registrato una perdita totale pari a 49 489 577,23 EUR (1° gennaio 2003-31 dicembre 2003) coperta da un apporto di capitali di SEA,
  - nel 2004, SEA Handling ha registrato una perdita totale pari a 47 962 810 EUR (1° gennaio 2004-31 dicembre 2004) coperta da un apporto di capitali di SEA,
  - nel 2005, SEA Handling ha registrato una perdita totale pari a 42 430 169,31 EUR (1° gennaio 2005-31 dicembre 2005) coperta da un apporto di capitali di SEA,
  - Secondo i dati indicati nel bilancio del gruppo SEA comunicato dal denunciante, nel 2006 SEA Handling ha subito perdite per 44 200 000 EUR, ovvero un aumento di circa il 4,3 % rispetto al 2005 <sup>(6)</sup>.

- (42) I rapporti annuali 2006-2008 indicano che nel periodo in questione SEA Handling ha registrato perdite simili o addirittura maggiori. Le autorità italiane non hanno tuttavia confermato gli importi esatti e la forma delle compensazioni. La Commissione ritiene pertanto necessario esaminare il periodo 2002-2010 al fine di verificare se in quegli anni SEA Handling ha ricevuto aiuti di Stato illegali sotto forma di compensazione di perdite.

<sup>(6)</sup> Relazione e bilancio al 31 dicembre 2006, pag. 29.

#### 2.4.2. Ruolo presunto del Comune di Milano

- (43) Secondo le informazioni fornite dal denunciante, il Comune di Milano ha svolto un ruolo attivo nel garantire l'equilibrio finanziario e i livelli di occupazione di SEA Handling assumendo impegni a proprio nome. A quanto pare, tutti questi impegni sono stati sottoscritti durante la fase di separazione tra SEA e SEA Handling.

#### **Intesa tra l'amministrazione del Comune di Milano, la società SEA e le organizzazioni sindacali del 26 marzo 2002**

- (44) Nell'accordo concluso il 26 marzo 2002 tra l'amministrazione del Comune di Milano, la società SEA e le organizzazioni sindacali si legge che:

"L'amministrazione del Comune di Milano ... conferma che ...

- la quota di maggioranza della società di handling rimarrà a SEA per almeno cinque anni,
- SEA, in merito agli eventuali partners, è impegnata a darne comunicazione alle OO.SS. e a presentare insieme agli stessi il piano industriale e la struttura aziendale ... L'accordo che SEA stipulerà con le OO.SS. avrà valore operativo dopo la presentazione ed il confronto sindacale del suddetto piano,
- il piano di mobilità concordato dovrà dare soluzione agli eventuali esuberanti escludendo procedure di licenziamento collettivo impegnando SEA all'onere di riqualificazione, riconversione, incentivazione all'esodo e accompagnamento alla pensione del personale individuato,
- il passaggio dei lavoratori nella nuova società avverrà con la tutela dei diritti acquisiti e con la garanzia occupazionale per i prossimi cinque anni,
- l'equilibrio costi/ricavi e il quadro economico in generale saranno sostenuti da SEA ed eventuali partners mantenendo invariate le sue capacità gestionali, migliorando ulteriormente e sensibilmente le sue possibilità di ben concorrere sui mercati nazionali ed internazionali,
- si attiverà presso i Ministeri competenti e le autorità aeroportuali ad emanare direttive utili a garantire l'occupazione in caso di processi di trasferimento dell'attività di handling in concorrenza, anche per rispondere agli impegni di sicurezza e di affidabilità imposti ai gestori aeroportuali, impegni che devono riguardare anche gli addetti che operano nelle attività di handling.

L'amministrazione comunale e le OO.SS., infine, monitoreranno i contenuti della presente intesa, verificandone nel tempo le fasi di attuazione con appositi incontri." (la sottolineatura è aggiunta)

- (45) I suddetti impegni sono stati quindi confermati da ulteriori accordi che riprendono espressamente il contenuto dell'intesa (si veda in appresso).

#### **Verbale dell'accordo sindacale tra SEA e i sindacati <sup>(1)</sup> in data 4 aprile 2002**

- (46) Nel resoconto della riunione sindacale del 4 aprile 2002, si legge che: "l'amministrazione del Comune di Milano, SEA e le Organizzazioni sindacali Confederali e di categoria hanno sottoscritto un'intesa avente ad oggetto l'assunzione dell'impegno da parte dell'Azionista (e cioè il Comune di Milano) e di SEA ad assicurare ai lavoratori interessati dal processo di societizzazione delle attività di handling ... garanzie di carattere societario, finanziario e occupazionale ... L'intesa di cui sopra ha demandato alla presente sede la disciplina di un piano di mobilità sia all'interno di SEA Handling SpA che del gestore aeroportuale.

SEA in coerenza con l'intesa di cui sopra si è impegnata a sostenere il ripianamento delle perdite al fine di mantenere l'equilibrio finanziario e patrimoniale di SEA Handling SpA.

Gli impegni di cui sopra sono garantiti dall'intesa sottoscritta dal Comune di Milano anche in qualità di azionista di maggioranza assoluta (di SEA SpA), dai conferimenti effettuati, dalle risorse finanziarie non soggette a limitazioni di legge trasferibili da SEA SpA a SEA Handling SpA e dalla consistenza patrimoniale e finanziaria di SEA ...

Così, come previsto nel Verbale d'intesa del 26 marzo 2002, il processo di societizzazione è realizzato con la garanzia del mantenimento da parte di SEA di un ruolo primario in SEA Handling SpA, mediante il possesso del pacchetto di maggioranza assoluta del capitale sociale, che sarà garantito nel tempo conformemente agli impegni sottoscritti anche dall'Azionista (e cioè il Comune di Milano)". (la sottolineatura è aggiunta)

#### **Verbale dell'accordo tra SEA, SEA Handling e le Organizzazioni sindacali di categoria del 9 giugno 2003**

- (47) Il Comune di Milano ha ribadito a proprio nome l'impegno a garantire l'equilibrio economico di SEA Handling (ovvero a compensare le perdite) nell'accordo sindacale tra SEA, SEA Handling e le Organizzazioni sindacali di categoria del 9 giugno 2003.
- (48) Nell'accordo, si legge che "si tratta di assicurazione ribadita anche dall'azionista di riferimento (ovvero il Comune di Milano) nell'incontro del 20 maggio scorso, che nel confermare l'impegno assunto il 26 marzo 2002 circa la fornitura delle necessarie garanzie di carattere societario, finanziario (leggi ripianamento delle perdite) ed occupazionale nei confronti dei lavoratori di SEA Handling SpA, ha invocato interventi di razionalizzazione globale della struttura dei costi dell'organizzazione". (il testo fra parentesi è aggiunto)

<sup>(1)</sup> FILT-CGIL, FIT-CISL, UILT-UIL; Ugl Trasporti, Sin.pa, Sulta.

### **Ruolo del Consiglio comunale di Milano**

- (49) Secondo le informazioni fornite dal denunciante alla Commissione, il 15 maggio 2003 il Consiglio comunale avrebbe presentato e approvato una “mozione urgente ... con la quale venivano ricordati gli impegni assunti dal Comune di Milano con l'accordo di costituzione di SEA Handling SpA che ribadiva sia la protezione dei diritti acquisiti che la garanzia di lavoro per i 5 anni successivi.”
- (50) In occasione della riunione del Consiglio comunale di Milano del 16 giugno 2003, di cui il denunciante ha trasmesso una copia del verbale alla Commissione, è stato discusso il mantenimento del livello occupazionale di SEA Handling, della situazione dei lavoratori di SEA Handling, della situazione finanziaria della società e dell'eventuale vendita.
- (51) Inoltre, il 7 novembre 2006 i consiglieri comunali hanno espresso preoccupazione per la situazione di crisi pronunciandosi sulla necessità di garantire ad ogni modo la sopravvivenza economica di SEA Handling<sup>(1)</sup>:

“Le difficoltà di SEA Handling SpA, che da 4 anni chiude il bilancio con un passivo di 25-30 milioni di EUR, devono essere affrontate seriamente con un piano industriale e alleanze strategiche, e non possono ricadere assolutamente sulle spalle dei lavoratori ... Lo sciopero di ieri, di 4 ore, del personale SEA a Linate e Malpensa vuole denunciare la forte preoccupazione del sindacato e dei dipendenti per il futuro dell'azienda che gestisce i due scali milanesi. Alla luce di questa situazione, il Preside della società aeroportuale e il sindaco Moratti devono presentarsi il più presto possibile in Commissione Trasporti (del Comune di Milano) per spiegare come intendono rilanciare il ruolo di SEA Handling SpA nell'ambito del mercato dei servizi di assistenza al volo.” (la sottolineatura è aggiunta)

## **3. VALUTAZIONE**

### **3.1. Esistenza di aiuti di Stato**

- (52) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE “Salvo deroghe contemplate dai trattati, 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”.

#### *3.1.1. Risorse statali*

- (53) Occorre esaminare se il ripianamento da parte di SEA delle perdite subite dalla società SEA Handling configuri o meno un trasferimento di risorse statali.
- (54) Le autorità italiane contestano, da un lato, che le risorse finanziarie trasferite da SEA a SEA Handling per ripianare

le perdite possano qualificarsi “risorse statali”, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, e, dall'altro, che si tratti di fondi imputabili allo Stato.

#### *3.1.1.1. Risorse pubbliche*

- (55) Il concetto di risorse statali comprende gli aiuti concessi direttamente dallo Stato e dagli organismi pubblici o privati che lo Stato istituisce o nomina al fine di gestire gli aiuti. Tale concetto “comprende tutti gli strumenti pecuniari che le autorità pubbliche possono realmente usare per sostenere imprese, a prescindere dal fatto che questi strumenti appartengano o meno permanentemente al patrimonio dello Stato. Pertanto, anche se le somme corrispondenti ad una misura di aiuto di Stato non sono permanentemente in possesso del Tesoro pubblico, il fatto che restino costantemente sotto il controllo pubblico, e dunque a disposizione delle autorità nazionali competenti, è sufficiente perché esse siano qualificate risorse statali<sup>(2)</sup>”.

- (56) Le risorse utilizzate per coprire le perdite di SEA Handling sono d'origine pubblica perché provengono da SEA il cui capitale è detenuto per il 99,12 % dal Comune e dalla Provincia di Milano. In tal senso, il fatto che i trasferimenti siano stati effettuati da SEA e non dai suddetti enti locali non permette di escludere che essi siano di origine pubblica. Nel caso in esame, occorre tuttavia ancora stabilire se l'azione del soggetto in questione possa ritenersi il risultato di un comportamento imputabile allo Stato.

#### *3.1.1.2. Imputabilità*

- (57) Le autorità italiane sostengono che la SEA agisce in totale autonomia e gli azionisti pubblici non hanno alcuna possibilità di ingerenza nella gestione aziendale. Secondo le autorità, la società costituita secondo il diritto privato persegue sin dall'inizio uno scopo di lucro.

- (58) In tal senso, la Corte ha stabilito che “il solo fatto che un'impresa pubblica sia stata costituita in forma di società di capitali di diritto comune non può — tenuto conto dell'autonomia che tale forma giuridica è suscettibile di conferire all'impresa in questione — essere considerato sufficiente per escludere che un provvedimento di aiuto adottato da una società di questo tipo sia imputabile allo Stato”<sup>(3)</sup>.

- (59) Tuttavia “... il solo fatto che un'impresa pubblica si trovi sotto il controllo dello Stato non è sufficiente per imputare a quest'ultimo misure adottate da tale impresa, quali i provvedimenti di sostegno finanziario di cui trattasi. Resta ancora da verificare se le autorità pubbliche debbano ritenersi aver avuto un qualche ruolo nell'adozione di tali misure.”<sup>(4)</sup>

<sup>(1)</sup> Comunicato stampa del consigliere comunale di Milano, Marco Cormio, del 7 novembre 2006, di cui è stata trasmessa copia alla Commissione.

<sup>(2)</sup> Sentenza della Corte del 16 maggio 2002 nella causa C-482/99, Francia/Commissione, Racc. 2002, pag. I-04397, sintesi, punto 1 (di seguito “causa Stardust”).

<sup>(3)</sup> Causa Stardust, supra, punto 57.

<sup>(4)</sup> Causa Stardust, supra, punto 52.

(60) La Corte ha precisato che “l'imputabilità allo Stato di un provvedimento di aiuto adottato da un'impresa pubblica può essere dedotta da un insieme di indizi risultanti dalle circostanze del caso di specie e dal contesto nel quale il provvedimento in questione è stato adottato” quali:

“l'integrazione di tale impresa nelle strutture dell'amministrazione pubblica, la natura delle sue attività e l'esercizio di queste sul mercato in normali condizioni di concorrenza con gli operatori privati, lo status giuridico dell'impresa, ossia il fatto che questa sia soggetta al diritto pubblico ovvero al diritto comune delle società, l'intensità della tutela esercitata dalle autorità pubbliche sulla gestione dell'impresa, ovvero qualsiasi altro indizio che indichi, nel caso concreto, un coinvolgimento delle autorità pubbliche ovvero l'improbabilità di una mancanza di coinvolgimento nell'adozione di un provvedimento, tenuto conto anche dell'ampiezza di tale provvedimento, del suo contenuto ovvero delle condizioni che esso comporta” (1).

(61) A tale riguardo la Commissione constata la presenza di diversi indizi a riprova del fatto che le autorità pubbliche abbiano un ruolo nelle misure adottate da SEA a beneficio della controllata SEA Handling.

(62) Il primo indizio è contenuto nel testo di alcuni paragrafi dei documenti citati alla precedente sezione 2.4.2. Gli stralci interessati indicano come la SEA abbia proceduto a ripianare le perdite di SEA Handling su richiesta del Comune di Milano o in ogni caso con la partecipazione attiva del medesimo.

(63) Questo indizio si evince in particolare dal verbale dell'accordo sindacale tra SEA e i sindacati del 4 aprile 2002 che prevede nello specifico che “SEA in coerenza con l'intesa di cui sopra si è impegnata a [...] sostenere [...] il ripianamento delle perdite al fine di mantenere l'equilibrio finanziario e patrimoniale di SEA Handling SpA” e che tali impegni sono garantiti “dall'intesa sottoscritta dal Comune di Milano anche in qualità di azionista di maggioranza assoluta (di SEA SpA), dai conferimenti effettuati, dalle risorse finanziarie non soggette a limitazioni di legge trasferibili da SEA SpA a SEA Handling SpA e dalla consistenza patrimoniale e finanziaria di SEA ...”.

(64) In modo analogo, tutti i testi di cui alla precedente sezione 2.4.2 indicano una partecipazione attiva del Comune di Milano nella gestione di SEA Handling tramite SEA e ciò soprattutto al fine di garantire l'occupazione.

(65) Le autorità italiane sostengono che gli impegni sottoscritti con l'intesa del 26 marzo 2002 presentano un carattere meramente descrittivo e non sono in alcun modo vincolanti per il comune di Milano (?). A tale riguardo, la Commissione osserva che, per stabilire l'imputabilità allo Stato di un provvedimento adottato da un'impresa pubblica, non è necessario che lo Stato abbia assunto o imposto decisioni vincolanti in forza delle quali

l'impresa pubblica è stata costretta a concedere la misura in questione, ma basta più semplicemente dimostrare che le autorità pubbliche “debbono ritenersi aver avuto un qualche ruolo nell'adozione di tali misure” (?). Leggendo i testi in questione è difficile non ravvedervi un indizio probante della partecipazione del Comune di Milano nelle misure in questione, quale che sia il carattere vincolante o meno delle “intese” e degli “accordi” in causa. Questa circostanza trova conferma nel fatto che gli impegni siano stati ribaditi, il che ha avuto come intento e come effetto di garantire l'equilibrio finanziario di SEA Handling mediante trasferimenti finanziari da parte di SEA.

(66) Se ne deduce pertanto che il Comune di Milano abbia svolto un ruolo diretto nell'adozione delle misure in questione, le quali sono la conseguenza diretta dei suddetti impegni assunti dal Comune di Milano. Pertanto, per quanto riguarda la crisi finanziaria di SEA Handling, SEA non avrebbe potuto prendere decisioni contrarie agli impegni sottoscritti dal Comune.

(67) Il secondo indizio consiste nel fatto che, a quanto risulta, gli amministratori e il management di SEA intrattengono una relazione di particolare dipendenza con il Comune di Milano:

— stando a informazioni apparse sulla stampa, in seguito alle elezioni comunali, il neoeletto sindaco di Milano ha chiesto e ottenuto le dimissioni dell'allora presidente e amministratore delegato di SEA (Giuseppe Bencini), ben prima della scadenza normale del mandato, per motivi dovuti a divergenze strategiche tra l'amministratore di SEA e la prima cittadina della città, sebbene non fossero state mosse accuse precise sulla gestione SEA. Durante i tre anni di mandato l'aeroporto di Malpensa aveva conosciuto non soltanto un notevole sviluppo, ma SEA era anche riuscita ad accrescere il margine lordo operativo senza ricorrere ad un solo licenziamento (4),

— sempre da informazioni apparse sulla stampa, risulta inoltre che il Comune di Milano aveva già in precedenza notevolmente condizionato l'attività degli amministratori: in diversi articoli apparsi il 25 febbraio 2006, si legge che in occasione della riunione SEA del 24 febbraio 2006, convocata su richiesta della Provincia, era stato confermato che i membri del consiglio di amministrazione nominati dal Comune di Milano avevano dovuto firmare lettere di dimissioni in bianco. In una nota della Provincia si legge che Gabriele Albertini, sindaco e esponente politico, può mandar via in ogni momento i membri da lui nominati in funzione delle decisioni che questi intendono prendere. Già ad inizio gennaio il sindaco Albertini aveva ricordato l'esistenza delle lettere di dimissioni in bianco, a riprova di un loro uso perverso e coercitivo (5).

(1) Causa Stardust, supra, punti 55 e 56.

(2) Lettera delle autorità italiane del 10 aprile 2008.

(3) Causa Stardust, supra, punto 52.

(4) Il Giornale.it, n. 170 del 20.7.2007, pag. 1.

(5) L'Unità, “Sea, Penati chiede le dimissioni del consiglio”, 25 febbraio 2006; si veda anche La Repubblica, “SEA, nuovo attacco della provincia”, 25 febbraio 2006.

(68) Tenuto conto di questo condizionamento, è lecito supporre che le decisioni importanti riguardanti SEA, come quella di salvare SEA Handling, venissero prese tutte con la partecipazione diretta o su iniziativa del Comune di Milano. In tal senso, la Commissione esprime dubbi sulle dichiarazioni delle autorità italiane secondo cui le autorità pubbliche non avevano mai chiesto a SEA di intervenire in favore di SEA Handling. Analogamente la Commissione dubita che la copertura delle perdite di SEA Handling possa essere unicamente la conseguenza diretta del rispetto, da parte di amministratori prudenti, di obblighi di ordine generale derivanti dal diritto societario nell'ambito della regolare interazione tra società madre e controllata <sup>(1)</sup>.

(69) Questa tesi è corroborata, secondo la Commissione, dal fatto che siano le autorità pubbliche a nominare i membri del consiglio di amministrazione di SEA e che sia lo stesso consiglio di amministrazione a scegliere i nomi degli amministratori di SEA Handling da sottoporre all'approvazione dell'assemblea dei suddetti enti pubblici. In tal modo gli amministratori scelti dalle autorità pubbliche nominano gli amministratori di SEA Handling.

(70) Secondo il denunciante, durante il periodo in questione, alcuni amministratori di SEA erano allo stesso tempo amministratori di SEA Handling:

— Giorgio Fossa, presidente del consiglio di amministrazione di SEA Handling, era al tempo stesso presidente e amministratore delegato di SEA, mentre Giuseppe Bencini, amministratore di SEA Handling, rivestiva contemporaneamente la carica di presidente e amministratore delegato di SEA,

— allo stesso modo, sono stati amministratori di SEA Handling Alfio Lamanna [già vicepresidente di SEA e attualmente amministratore delegato <sup>(2)</sup>] e Lino Girometta e Ludovico Gilberti (anche membri del consiglio di amministrazione di SEA) <sup>(3)</sup>.

### 3.1.1.3. Conclusioni

(71) Sulla base di quanto su illustrato, la Commissione ritiene in questa fase che la copertura delle perdite di SEA Handling sia imputabile allo Stato.

### 3.1.2. Selettività e vantaggio economico

(72) Nella fattispecie, la misura è selettiva perché riguarda unicamente la società SEA Handling.

(73) Perché configuri un aiuto di Stato, una misura deve essere tale da procurare a SEA Handling un vantaggio economico che non sussisterebbe in condizioni normali di mercato.

### 3.1.2.1. Investitore privato in un'economia di mercato

(74) Secondo le autorità italiane, SEA avrebbe operato secondo il principio dell'investitore avveduto in un'economia di mercato. A loro dire, gli interventi in questione

sarebbero "giustificati da una logica di mercato: SEA SpA ha deciso di sopportare le perdite della propria controllata SEA Handling per un periodo limitato, necessario alla riorganizzazione del Gruppo e iniziato con lo scorporo del ramo di azienda handling, nell'ottica di un recupero di produttività e di un incremento dei ricavi dell'attività di handling nel quinquennio successivo." <sup>(4)</sup>. Lo scorporo delle società si inscriverebbe nell'ottica di una riorganizzazione interna al gruppo SEA del settore dell'assistenza a terra, da sempre in difficoltà, e dell'apertura ad un eventuale partner esterno.

(75) Peralto l'obbligo posto dal diritto comunitario e dal diritto italiano di garantire i servizi di assistenza a terra non consentirebbe di abbandonare questa attività poco redditizia. Le autorità italiane fanno riferimento, a tal fine, al decreto legislativo 18/99 (si veda il capitolo 2.3.7 Obblighi di legge), sostenendo inoltre che l'eventuale rinuncia di SEA di svolgere le attività di assistenza a terra confidate alla propria controllata arrecherebbe non solo un notevole danno agli utenti in termini di efficienza del servizio ma danneggerebbe anche notevolmente l'immagine della stessa SEA.

(76) Nella già citata causa Stardust, la Corte ha stabilito che discende "... dal principio della parità di trattamento tra le imprese pubbliche e quelle private che i capitali messi a disposizione di un'impresa, direttamente o indirettamente, da parte dello Stato, in circostanze che corrispondono alle normali condizioni del mercato, non possono essere considerati aiuti di Stato <sup>(5)</sup>."

(77) La Commissione è chiamata a stabilire se la società SEA ha operato come un investitore avveduto in un'economia di mercato. A questo proposito, "va precisato che il comportamento dell'investitore privato, cui deve essere raffrontato l'intervento dell'investitore pubblico che persegue obiettivi di politica economica, anche se non è necessariamente quello del comune investitore che colloca capitali in funzione della loro capacità di produrre reddito a termine più o meno breve, deve quantomeno corrispondere a quello di una holding privata o di un gruppo imprenditoriale privato che persegue una politica strutturale, globale o settoriale, guidato da prospettive di redditività a più lungo termine" <sup>(6)</sup>.

(78) Pertanto, nella fattispecie, è necessario esaminare se un investitore avveduto che opera in normali condizioni di mercato avrebbe optato per una tale compensazione di perdite. La compensazione delle perdite di SEA Handling da parte di SEA va pertanto vista nell'ottica del ripristino della redditività nel lungo termine. In tal senso, alcune perdite iniziali potrebbero essere considerate accettabili.

(79) Pertanto "per stabilire se lo Stato abbia adottato o no il comportamento di un investitore avveduto in un'economia di mercato, occorre porsi nel contesto dell'epoca in cui sono state adottate le misure di sostegno finanziario al fine di valutare la razionalità economica del comportamento dello Stato e occorre quindi astenersi da qualsiasi valutazione fondata su una situazione successiva" <sup>(7)</sup>.

<sup>(4)</sup> Lettera delle autorità italiane del 9 febbraio 2007, punto 3 v).

<sup>(5)</sup> Causa Stardust, supra, punto 69.

<sup>(6)</sup> Sentenza della Corte del 21 marzo 1991, C-305/89, Italia/Commissione, Racc. 1991, pag. I-01603, punto 20.

<sup>(7)</sup> Causa Stardust, supra, punto 71.

<sup>(1)</sup> Idem.

<sup>(2)</sup> Secondo l'organigramma aziendale trasmesso dal denunciante.

<sup>(3)</sup> Secondo le informazioni trasmesse dal denunciante.

**Business plan**

- (80) La Commissione constata che il business plan approvato nel 2001 prevedeva il ritorno di SEA Handling alla redditività entro il 2005. Parrebbe quindi che la decisione di continuare l'attività nel settore dell'assistenza a terra dopo il 2002 e di non procedere alla vendita di SEA Handling immediatamente dopo lo scorporo delle due società sia stata giustificata dalla previsione di ripristinare la redditività nell'arco di un triennio, con una progressiva riduzione delle perdite e un aumento dell'efficacia.
- (81) Ciò nonostante, la strategia illustrata nel business plan del 2001 non fornisce una descrizione dettagliata delle misure che SEA avrebbe adottato per assicurare la redditività di SEA Handling (si veda il capitolo 2.3.4 Business Plan del gruppo SEA). Il business plan copre in effetti tutte le attività di SEA. Le autorità italiane non hanno comunicato alla Commissione un business plan particolareggiato relativo unicamente a SEA Handling né una documentazione che descriva l'eventuale strategia e la relativa messa in opera progressiva. Questa circostanza è tanto più incomprensibile all'indomani della separazione contabile delle due società. Va specificato che risultano insufficienti a tal fine le misure intese a potenziare la produttività del lavoro.

**Evoluzione economica di SEA Handling**

- (82) Le autorità italiane sostengono che, dalla creazione, la società è andata notevolmente migliorando in efficienza e enumerano a tal fine i progressi realizzati in termini di evoluzione delle perdite, di margine operativo lordo e di costi totali. Le autorità italiane ricalcolano perciò i risultati della società per l'intero esercizio 2002 mentre invece la società esiste solo dal 1° giugno 2002 (si veda la sezione 2.3.5).
- (83) La Commissione ritiene che, per valutare l'evoluzione economica della società fino al 2005, siano pertinenti unicamente i risultati economici di fine esercizio 2003. Questa posizione è peraltro confermata dalle stesse autorità italiane le quali sostengono che la società SEA è divenuta operativa nel settore dell'assistenza a terra "in un contesto congiunturale particolarmente sfavorevole e con un processo riorganizzativo non ancora compiutamente conclusosi sia presso la Capogruppo che presso la stessa partecipata. Solo il bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2003 sarà quindi evidenza dei risultati di una prima intera annualità di attività, non raffrontabile con i valori parziali del bilancio precedente, ma ancora espressione di una fase di assestamento sia in considerazione del processo in atto di liberalizzazione dei servizi aeroportuali sugli scali milanesi e sia per la contrazione della attività di Alitalia" (1).
- (84) In questo contesto la Commissione osserva che:

— tra il 2003 e il 2005, le perdite, rimaste superiori ai 40 milioni di EUR (si veda il capitolo 2.4.1 Perdite ripianate), non si sono dimezzate; la situazione finanziaria di SEA Handling ha continuato a peggiorare dopo il 2005; il margine operativo lordo è migliorato

solo del 49 %, contrariamente a quanto sostenuto dalle autorità italiane, ed è rimasto per di più negativo durante tutto il periodo analizzato,

- il costo del lavoro è rimasto allo stesso livello,
- i costi totali sono diminuiti solo del 3 % circa (vedi tabella 3) (2),
- i ricavi sono aumentati del 4,5 % circa contro il 10 % indicato dalle autorità italiane,
- tra il 2003 e il 2005, i costi per unità di lavoro sono aumentati del 7,6 % (3).

- (85) Questa evoluzione annua è importante per valutare le misure di salvataggio adottate da SEA a beneficio della controllata, dal momento che ogni misura è stata adottata annualmente.

**Gestione nel contesto di un gruppo**

- (86) Le autorità italiane sostengono che il ripianamento delle perdite di SEA Handling vada analizzato in un'ottica di gruppo, ovvero esaminando il bilancio consolidato, tramite il quale è agevole verificare come "il Gruppo SEA abbia registrato, e continui a registrare, cospicui benefici complessivi, compensando ampiamente, al suo interno — con gli utili provenienti dai settori non regolamentati — le perdite dell'handling" (4).
- (87) Tuttavia tale affermazione non spiega perché, al livello del gruppo, sarebbe stato più conveniente ripianare le perdite di SEA Handling invece di separarsene o ristrutturarla, visto che gli obiettivi di redditività non erano stati raggiunti.
- (88) La Commissione ritiene inoltre che la situazione di deficit della società SEA Handling si sia protratta troppo a lungo perché si possa parlare di un "periodo limitato" ai sensi della sentenza della Corte del 21 marzo 1991 (5). Infatti, come stabilito dalla giurisprudenza comunitaria, la normativa sugli aiuti di Stato non si applica ai conferimenti diretti o indiretti di capitale delle autorità pubbliche ad imprese controllate al fine di assicurarne la sopravvivenza a condizione che la situazione di difficoltà in cui versa l'impresa abbia un carattere temporaneo e che, previa ristrutturazione, l'impresa interessata sia in grado di ridivenire redditizia (6).
- (89) Il carattere ricorrente, dal 2002, del ripianamento delle perdite conferma che la società SEA non ha operato alla stregua di un investitore avveduto.

(2) Risultati esercizio 2003 (162,5 + 48,6) e risultati esercizio 2005 (156,7 + 48,6).

(3) Vedi tabelle 3 e 4: 0,0409 nel 2003 (162,5/3976) contro 0,044 nel 2005 (156,7/3560).

(4) Lettera delle autorità italiane del 9 febbraio 2007, punto 5.

(5) Sentenza della Corte del 21 marzo 1991, nella causa C-303/88, Italia/Commissione, Racc. 1991, pag. I-01433, punto 2.

(6) Sentenza della Corte del 21 marzo 1991, supra, punto 21. Sentenza della Corte del 10 luglio 1986 nella causa C-234/84, Belgio/Commissione, Racc. 1986, pag. 02263, punto 15. Ordinanza del Tribunale di primo grado del 15 settembre 1998 nelle cause T-126/08 e 127/96, Breda Fucine Meridionali SpA e EFIM/Commissione, Racc. 1998, pag. II-03437m, punto 80.

(1) Lettera delle autorità italiane (ENAC) dell'11 dicembre 2006, pag. 2.

- (90) La Commissione dubita che, in queste circostanze, SEA Handling abbia prospettive di redditività a lungo termine. Le misure in questione si configurano pertanto aiuti di Stato dato che, secondo la giurisprudenza, “i conferimenti di capitali di un investitore pubblico, quando prescindano da qualsiasi prospettiva di redditività, anche a lungo termine, vanno considerati aiuti ai sensi dell’ articolo 92 del Trattato (1).”

**Argomento delle autorità italiane sulla necessità di dotare SEA Handling di un capitale sufficiente ai sensi di legge**

- (91) Le autorità italiane sostengono che il primo apporto di capitale del 2002 è stato effettuato per dotare la società di un capitale sociale sufficiente, nel rispetto dei requisiti posti dalla normativa vigente (2). Le norme in vigore prevedono infatti che l’E.N.A.C. verifichi l’idoneità dei prestatori di servizi di assistenza a terra subordinata al rispetto dei requisiti previsti, tra cui la dotazione di un capitale sociale almeno pari ad un quarto del presumibile giro di affari derivante dalle attività da svolgere. Per questo motivo la società SEA Handling è stata dotata di un capitale iniziale di 60 000 EUR. Questa circostanza, pur supponendo sia esatta, non è tale da escludere che gli interventi in questione si qualificano come aiuti di Stato. Niente dimostra infatti che un investitore avveduto non avrebbe avuto interesse a vendere o sciogliere l’impresa.

**Situazione della concorrenza negli aeroporti interessati**

- (92) Le autorità italiane affermano inoltre che, in assenza di altri operatori affidabili, SEA è non solo tenuta, in forza della normativa, ad operare nel settore dell’assistenza a terra, ma ha in ogni caso interesse ad essere presente nel comparto per assicurare, sui propri scali, prestazioni di livello elevato e garantire agli utenti un servizio adeguato. A tale riguardo, le autorità sostengono che:

“nel corso di questi anni, non si è mai riscontrata l’intenzione, da parte di operatori capaci e dotati dei mezzi necessari, di entrare in un mercato che si presenta complesso, a forte contenuto di mano d’opera, nonché, per alcuni servizi, anche a forte contenuto di capitale, con clienti finanziariamente deboli quali le compagnie aeree ... una rinuncia da parte di SEA SpA all’esercizio, attraverso la propria controllata, dell’attività di handling si tradurrebbe non soltanto in un evidente pregiudizio per l’utente in termini di efficienza, ma anche in una notevole perdita d’immagine per la stessa SEA (3).”

- (93) Per quanto riguarda il primo punto, la Commissione fa presente che il denunciante è per l’appunto un concorrente il quale sostiene che tutti i concorrenti di SEA Handling hanno realizzato profitti.
- (94) Quanto al secondo punto, la Commissione ritiene che le autorità italiane abbiano presentato l’argomento in ter-

mini molto vaghi, omettendo di quantificare la presunta perdita di immagine in cifre concrete. La Commissione constata inoltre che, senza ripianamento delle perdite, i profitti di SEA sarebbero stati circa il doppio.

- (95) Per quanto riguarda l’obbligo di fornire servizi di assistenza a terra che incomberebbe su SEA, la Commissione ritiene che SEA non è in alcun modo tenuta a garantire tale fornitura né in prima persona né tramite soggetti da essa controllati, quali SEA Handling. La presenza di altri fornitori di questi servizi sugli aeroporti interessati e le loro quote di mercato crescenti confermano che esistono alternative ai servizi forniti da SEA Handling.

**3.1.2.2. Conclusione**

- (96) I fatti su esposti mostrano che il ripianamento delle perdite di SEA Handling non denota da parte di SEA un comportamento da azionista avveduto e che SEA Handling ha pertanto ricevuto un vantaggio ai sensi dell’articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

**3.1.3. Incidenza sugli scambi e sulla concorrenza**

- (97) Quando un aiuto finanziario concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un’impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi intracomunitari, questi sono da considerarsi influenzati dall’aiuto. Secondo una giurisprudenza consolidata (4), perché una misura falsi la concorrenza, è sufficiente che il destinatario dell’aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza.

- (98) La direttiva sull’assistenza a terra ha regolamentato l’apertura dell’accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità che raggiungono livelli di traffico stabiliti dalla direttiva medesima. Questi servizi forniti agli scali di portata comunitaria e internazionale presentano per definizione una carattere transfrontaliero perché vengono forniti a beneficio non solo delle compagnie aeree nazionali ma anche delle compagnie comunitarie e internazionali. La concessione di aiuti in questo settore è pertanto tale da precludere l’accesso al mercato a nuovi operatori, dovendo questi ultimi far fronte alla concorrenza degli operatori già presenti sul mercato i quali beneficiano, per giunta, di vantaggi economici conferiti dalle autorità pubbliche, il che contrasta con le finalità della direttiva.

- (99) Alla luce di quanto sopra, non può quindi esservi alcun dubbio che gli aiuti concessi dalle autorità nazionali in favore di *handler* aeroportuali abbiano l’effetto di incidere sugli scambi intracomunitari.

- (100) Nel caso in esame, quanto su esposto è a fortiori valido in quanto: i) SEA Handling opera in aeroporti di portata internazionale, tra cui Malpensa che è l’aeroporto più grande sul territorio italiano; ii) gli aiuti raggiungono un importo elevato (40 milioni di EUR circa l’anno) con un’erogazione protrattasi nel tempo.

(1) Sentenza della Corte del 21 marzo 1991, supra, punto 22. Ordinanza del Tribunale di primo grado del 15 settembre 1998, supra, punto 80.

(2) Decreto-legge n. 18/00 precitato, articolo 13, lettera d).

(3) Lettera delle autorità italiane del 9 febbraio 2007, punto 3 v).

(4) Sentenza del Tribunale di primo grado del 30 aprile 1998 nella causa T-214/95, Het Vlaamse Gewest (Région flamande)/Commissione, Racc. 1998, pag. II-717.

(101) Gli aiuti di Stato sono tali da comportare notevoli distorsioni della concorrenza. Essi sono in grado di tenere artificialmente in vita un'impresa la cui attività non è economicamente sostenibile e che, per giunta, opera su un mercato dove altri operatori possono esercitare la stessa attività con una gestione in equilibrio. I presunti aiuti in questione rafforzano quindi notevolmente la posizione di SEA Handling a discapito dei suoi concorrenti.

#### 3.1.4. Conclusioni

(102) Alla luce di quanto sopra, la Commissione ritiene, in questa fase, che il ripianamento delle perdite di SEA Handling da parte di SEA avvenuto nel periodo 2002-2005 costituisce un aiuto di Stato. La Commissione deve peraltro verificare se eventuali compensazioni delle perdite avvenute nel periodo successivo al 2005 si configurino parimenti aiuti di Stato.

### 3.2. Compatibilità degli aiuti

(103) La Comunicazione della Commissione Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali <sup>(1)</sup> (di seguito "orientamenti aerei") determina in quale misura e a quali condizioni la Commissione valuta il finanziamento pubblico dei servizi aeroportuali alla luce delle regole e delle procedure comunitarie in materia di aiuti di Stato.

(104) Per quanto riguarda il sovvenzionamento dei servizi aeroportuali, gli orientamenti aerei fanno riferimento alla suddetta direttiva sull'assistenza a terra che prevede che oltre i 2 milioni di passeggeri, l'attività di fornitura dei servizi di assistenza a terra deve essere autosufficiente, indipendentemente dagli altri redditi commerciali dell'aeroporto sotto forma di risorse pubbliche attribuitegli in quanto autorità aeroportuale o gestore di un servizio di interesse economico generale <sup>(2)</sup>.

(105) Occorre pertanto constatare che il sovvenzionamento di tali attività da parte delle autorità pubbliche è contrario agli obiettivi stabiliti dalla suddetta direttiva e potrebbe pertanto avere un effetto negativo sulla liberalizzazione del mercato.

(106) Il ripianamento delle perdite è infine contrario al disposto dell'articolo 4, paragrafo 2, della direttiva sull'assistenza a terra che prescrive "l'assenza di flussi finanziari tra l'attività dell'ente di gestione in quanto autorità aeroportuale e la sua attività di assistenza a terra".

(107) Alla luce di quanto sopra, la Commissione nutre dubbi circa la compatibilità degli aiuti di Stato in questione.

### 4. CONCLUSIONE

(108) Alla luce di quanto su esposto, la Commissione ritiene in questa fase che le misure in esame siano misure di aiuto e nutre dubbi circa la loro compatibilità con il mercato comune.

### 5. DECISIONE

Alla luce di queste considerazioni, la Commissione invita l'Italia a fornirle entro un mese dalla data di ricezione della presente tutti i documenti, le informazioni e i dati necessari per valutare la compatibilità delle misure e soprattutto:

- il business plan della società SEA Handling del 2002 e successive modifiche o qualsiasi documento riguardante la strategia e il ripristino della redditività di SEA Handling,
- i risultati economici di SEA Handling per l'intero periodo 2002-2009,
- gli importi e la forma esatta delle compensazioni delle perdite e in particolare i dati relativi al periodo dal 2005 ad oggi; qualsiasi altra forma di prestazione in favore di SEA Handling, quali l'affitto di attrezzature o la locazione di locali di proprietà di SEA, ecc. In quest'ultimo caso, si prega di indicare le condizioni della prestazione interessata,
- lo statuto della società SEA e della società SEA Handling, nonché qualsiasi documento che illustri la composizione e la modalità di designazione degli organi di direzione di SEA e di SEA Handling,
- il recepimento nella legislazione italiana e le informazioni sull'attuazione effettiva degli obblighi derivanti dalla direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, in particolare per quanto riguarda l'articolo 4 che prescrive una netta separazione a livello contabile, secondo le vigenti prassi commerciali, tra le attività legate alla fornitura di tali servizi e le altre loro attività e la presenza di un verificatore indipendente incaricato di verificare detta separazione e l'assenza di flussi finanziari tra SEA e SEA Handling,
- qualsiasi informazione pertinente al fine di stabilire la compatibilità delle misure in esame con il mercato interno, in particolare sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3.

La Commissione invita codeste autorità a trasmettere immediatamente una copia della presente lettera al beneficiario potenziale della misura.

La Commissione desidera richiamare all'attenzione dell'Italia sul fatto che l'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ha effetto sospensivo e che, in forza dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, essa può imporre allo Stato membro interessato di recuperare ogni aiuto illegale presso il beneficiario.

Con la presente la Commissione comunica all'Italia che informerà gli interessati attraverso la pubblicazione della presente lettera e di una sintesi della stessa nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. La Commissione informerà inoltre gli interessati nei paesi EFTA firmatari dell'accordo SEE attraverso la pubblicazione di un avviso nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale* e infine l'Autorità di vigilanza EFTA inviandole copia della presente. Tutti gli interessati saranno invitati a presentare le loro osservazioni entro il termine di un mese dalla pubblicazione della presente lettera."

<sup>(1)</sup> GU C 312 del 9.12.2005.

<sup>(2)</sup> Orientamenti aerei, paragrafo 70.