

DECISIÓN DE LA COMISIÓN**de 11 de junio de 2014****relativa a la ayuda estatal SA.26818 (C 20/10) (ex N 536/08 & NN 32/10) ejecutada por Italia en favor de SO.G.A.S. — Società per la Gestione dell'Aeroporto dello Stretto***[notificada con el número C(2014) 3571]***(El texto en lengua italiana es el único auténtico)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2014/944/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), y, en particular, su artículo 108, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Después de haber emplazado a los interesados para que presenten sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ⁽¹⁾, y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

- (1) El 27 de octubre de 2008, las autoridades italianas notificaron a la Comisión la intención de la Región de Calabria de conceder una ayuda en forma de aportaciones de capital para cubrir las pérdidas financieras sufridas en 2004 y 2005 por SO.G.A.S. S.p.A.-Società per la Gestione dell'Aeroporto dello Stretto (en lo sucesivo, «SO.G.A.S.» o «el beneficiario»), que gestiona el aeropuerto de Reggio Calabria.
- (2) En el curso de la investigación preliminar, la Comisión constató la existencia de otras medidas de ayuda en favor del mismo beneficiario, que podían constituir una ayuda estatal ilegal. Estas medidas se incluyeron en la investigación de la Comisión.
- (3) La Comisión, tras haber sido informada del hecho de que la ayuda estatal se había concedido en realidad antes de haber podido evaluar su compatibilidad con el mercado interior, registró el asunto como ayuda no notificada con el número NN 32/10.
- (4) La Comisión solicitó información adicional sobre la ayuda notificada por cartas de 27 de noviembre de 2008, 23 de febrero de 2009 y 19 de mayo de 2009, a las que Italia respondió el 14 de enero de 2009, el 26 de marzo de 2009 y el 9 de octubre de 2009.
- (5) Por carta de 20 de julio de 2010, la Comisión informó a Italia de su Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal con arreglo al artículo 108, apartado 2, del TFUE con respecto a las medidas de ayuda concedidas a SO.G.A.S. (en lo sucesivo, «la Decisión de incoar el procedimiento»).
- (6) La Decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽²⁾. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones.
- (7) Por carta de 19 de noviembre de 2010, el beneficiario presentó observaciones sobre la Decisión de incoar el procedimiento. Por carta de 20 de diciembre de 2010, la Comisión transmitió dichas observaciones a Italia, dándole la posibilidad de comentarlas. El 29 de abril de 2011, tras enviar un recordatorio con fecha de 8 de marzo de 2011, la Comisión recibió las observaciones de las autoridades italianas. La Comisión no recibió más observaciones de los interesados.
- (8) Las autoridades italianas presentaron sus observaciones sobre la Decisión de incoar el procedimiento mediante cartas de 23 de septiembre de 2010 y 15 de diciembre de 2010.

⁽¹⁾ DO C 292 de 28.10.2010, p. 30.

⁽²⁾ Véase la nota 1.

- (9) Mediante carta de 30 de marzo de 2012, la Comisión solicitó información adicional sobre las medidas en cuestión, que las autoridades italianas transmitieron posteriormente mediante carta de 30 de abril de 2012.

2. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LAS MEDIDAS

2.1. Beneficiario

- (10) El beneficiario de las medidas es la empresa que gestiona el aeropuerto de Reggio Calabria, SO.G.A.S.
- (11) SO.G.A.S. es una sociedad anónima constituida con arreglo a la legislación italiana en marzo de 1981 y es propiedad al cien por cien de organismos públicos.
- (12) El volumen de tráfico generado por el aeropuerto ha aumentado, pasando de 272 859 pasajeros en 2004 a 571 694 pasajeros en 2012 ^(?).

2.2. Las medidas objeto de controversia

- (13) La medida notificada por Italia se refiere a la aportación de capital de 1 824 964 EUR de la Región de Calabria para cubrir las pérdidas registradas por SO.G.A.S. en 2004 y 2005.
- (14) En junio de 2005 y 2006, los accionistas de SO.G.A.S. decidieron cubrir las pérdidas sufridas por la empresa de gestión aeroportuaria (1 392 900 EUR y 2 257 028 EUR, respectivamente) en los dos años anteriores mediante aportaciones de capital proporcionales. En aquellos momentos, la Región de Calabria era propietaria del 50 % del capital, mientras que el resto de las acciones eran propiedad del Municipio de Reggio Calabria, la Provincia de Reggio Calabria, la Provincia de Messina, el Municipio de Messina, la Cámara de Comercio de Reggio Calabria y la Cámara de Comercio de Messina.
- (15) Según la información de que disponía la Comisión en el momento de la adopción de la Decisión de incoar el procedimiento, la Provincia de Reggio Calabria, el Municipio de Messina, el Municipio de Reggio Calabria y la Cámara de Comercio de Messina ya habían realizado las aportaciones de capital proporcionales.
- (16) En 2006, la empresa de gestión aeroportuaria registró nuevas pérdidas por valor de 6 018 982. En diciembre de 2007, los accionistas de SO.G.A.S. decidieron convertir las reservas de la empresa en acciones y reducir el capital social para cubrir las restantes pérdidas. El capital así determinado era no obstante inferior al mínimo exigido por la legislación italiana a las sociedades de gestión aeroportuaria. Por consiguiente, los accionistas de SO.G.A.S. decidieron aumentar el capital social en 2 742 919 EUR con el fin de restablecer los niveles exigidos por la Ley. Este aumento de capital se realizó mediante la conversión de obligaciones suscritas anteriormente por algunos de los accionistas de SO.G.A.S., por un total de 2 742 919 EUR. Dado que la Región de Calabria no figuraba entre los accionistas propietarios de esas obligaciones convertibles, su participación en el capital de la empresa se redujo del 50 % al 6,74 %.

2.3. Autoridad que concede la ayuda

- (17) La Región de Calabria es el organismo que concede la ayuda en lo que se refiere a las medidas en cuestión.
- (18) Como ya se ha explicado anteriormente, también la provincia de Reggio Calabria, el Municipio de Reggio Calabria, la Provincia de Messina, el Municipio de Messina, la Cámara de Comercio de Reggio Calabria y la Cámara de Comercio de Messina concedieron fondos públicos a SO.G.A.S. mediante aportaciones de capital proporcionales para cubrir las pérdidas registradas en 2004, 2005 y 2006, y reconducir el capital social a los niveles exigidos por la Ley.

2.4. Presupuesto

- (19) Las autoridades italianas notificaron la aportación de capital de 1 824 964 EUR, correspondiente a la participación de la Región de Calabria en el capital de SO.G.A.S., según lo decidido en junio de 2005 y de 2006, respectivamente. Además, tal como se ha explicado anteriormente, las pérdidas de 1 824 964 EUR habían sido enjagadas por los demás accionistas públicos. En diciembre de 2007 se efectuó una nueva aportación de capital por importe de 2 742 919 EUR.
- (20) La dotación total de las medidas en cuestión asciende, pues, a 6 392 847 EUR.

^(?) Sobre la base de la información públicamente disponible.

2.5. Procedimientos judiciales nacionales

- (21) Dado que la Región de Calabria había decidido no participar en las aportaciones de capital acordadas por los accionistas en junio de 2005 y 2006 antes de que la Comisión emitiese una decisión de autorización, SO.G.A.S. interpuso recurso ante el Tribunal de Reggio Calabria. El Tribunal resolvió a favor de SO.G.A.S. y el recurso de la Región fue desestimado en mayo de 2009.
- (22) Al tiempo que reconocía la competencia de la Comisión para decidir sobre la compatibilidad de las ayudas estatales con el mercado interior, el Tribunal italiano consideró que entra dentro de las competencias de los tribunales nacionales decidir si una medida de apoyo constituye ayuda estatal. El Tribunal concluyó que, en el caso que nos ocupa, la financiación pública no debe considerarse ayuda estatal en la medida en que dicha financiación no podía falsear la competencia o afectar a los intercambios entre los Estados miembros. El Tribunal señaló asimismo que en el caso que nos ocupa se cumplía el principio del inversor en una economía de mercado en la medida en que, con independencia de las pérdidas sufridas en 2004 y 2005, en el momento de la concesión de la ayuda existía una perspectiva razonable de viabilidad a largo plazo.
- (23) La Región ha recurrido la sentencia del Tribunal de Reggio Calabria alegando que la medida constituía ayuda estatal y, por lo tanto, no podía aplicarse antes de la adopción de una decisión de autorización por parte de la Comisión. En diciembre de 2009, las autoridades italianas informaron a la Comisión de que el recurso había sido desestimado y de que no disponían de otros medios procedimentales para oponerse a la concesión de la contribución pública a SO.G.A.S.

3. RAZONES PARA INCOAR EL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL

- (24) En la Decisión de incoar el procedimiento, la Comisión consideró, en primer lugar, que tanto las aportaciones proporcionales de la Región y de los demás accionistas públicos para cubrir las pérdidas registradas en 2004 y 2005 como las aportaciones de capital acordadas por los accionistas de SO.G.A.S. en diciembre de 2007 constituyen ayuda estatal por las siguientes razones:
- a) consistían en una transferencia de fondos de una serie de entes regionales y locales, a saber, la Región de Calabria, la Provincia de Reggio Calabria, el Municipio de Reggio Calabria, la Provincia de Messina, el Municipio de Messina y organismos locales autónomos de Derecho público, como la Cámara de Comercio de Reggio Calabria y la Cámara de Comercio de Messina, a SO.G.A.S. y, por lo tanto, implicaban el uso de fondos públicos y eran imputables al Estado;
 - b) no se atenían al principio del inversor en una economía de mercado y, por lo tanto, conferían una ventaja selectiva a SO.G.A.S.;
 - c) podían falsear la competencia y afectar a los intercambios comerciales entre los Estados miembros.
- (25) La Comisión consideró, en principio, que las medidas controvertidas eran incompatibles con el mercado interior. En primer lugar, la Comisión señaló que Italia había declarado expresamente que SO.G.A.S. no estaba sujeta a obligaciones de servicio público de interés general («SIEG»). En segundo lugar, observó que, según confirmaron las autoridades italianas, las medidas no se referían a ninguna inversión específica del aeropuerto y, por lo tanto, concluyó que, en principio, la compatibilidad de las medidas no podía evaluarse con arreglo a los criterios establecidos por las Directrices comunitarias sobre la financiación de los aeropuertos y las ayudas de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operan desde aeropuertos regionales (en lo sucesivo, «las Directrices de 2005») ⁽⁴⁾. En tercer lugar, las autoridades italianas, aun afirmando que SO.G.A.S. estaba en crisis en el sentido de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis (en lo sucesivo, las «Directrices sobre ayudas de salvamento y de reestructuración») ⁽⁵⁾, precisaron que las medidas notificadas no formaban parte de un plan de reestructuración y que en realidad no existía ningún plan de este tipo. Por último, la Comisión estimó que las medidas no eran compatibles con las Directrices sobre las ayudas estatales de finalidad regional para el período 2007-2013 (en lo sucesivo, las «Directrices sobre ayudas de finalidad regional») ⁽⁶⁾, que establecen el marco para la evaluación de las ayudas concedidas de acuerdo con el artículo 107, apartado 3, letras a) y c), del TFUE.
- (26) Por lo que se refiere a los recursos interpuestos ante el órgano jurisdiccional nacional contra la negativa de la Región a pagar su aportación proporcional antes de su autorización por la Comisión en virtud de las normas sobre ayudas estatales, la Comisión consideró que, habida cuenta de la primacía del Derecho de la UE sobre el Derecho nacional y en tanto que la notificación no se hubiera retirado formalmente, Italia estaba obligada a dar cumplimiento a la obligación de suspensión de conformidad con lo dispuesto en el artículo 108, apartado 3, del TFUE. La Comisión estimó que la posición adoptada por los órganos jurisdiccionales nacionales no debería haberse aplicado, y que las autoridades italianas no deberían haber ejecutado la medida notificada mientras estuviera abierto el procedimiento sobre la ayuda estatal, en virtud de la primacía de la obligación de suspensión establecida en el artículo 108, apartado 3, del TFUE.

⁽⁴⁾ DO C 312 de 9.12.2005, p. 1 (apartados 53 a 63).

⁽⁵⁾ DO C 244 de 1.10.2004, p. 2.

⁽⁶⁾ DO C 54 de 4.3.2006, p. 13.

4. OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS

- (27) La Comisión solo recibió observaciones del beneficiario SO.G.A.S, que confirman y completan los argumentos presentados por las autoridades italianas durante el procedimiento de investigación formal.

4.1. Existencia de ayuda

- (28) El beneficiario alega que las medidas en cuestión no constituyen ayuda estatal en la medida en que no se cumplen todas las condiciones establecidas en el artículo 107, apartado 1, del TFUE. Más concretamente, sostiene que la medida: i) no afecta a los intercambios entre Estados miembros o, alternativamente, ii) no concede una ventaja económica selectiva a SO.G.A.S., y iii) no falsea ni amenaza falsear la competencia.
- (29) SO.G.A.S. afirma que las medidas controvertidas se concedieron en condiciones normales de mercado y, por lo tanto, son compatibles con el principio del inversor en una economía de mercado. La empresa afirma también que las medidas son compatibles con los artículos 2446 y 2447 del Código Civil italiano, que obliga a los miembros de una sociedad anónima que ha sufrido pérdidas superiores a un tercio de su capital a cubrir tales pérdidas con el fin de evitar la liquidación de la empresa. Por otra parte, la no cobertura de las pérdidas de la empresa de gestión aeroportuaria por parte de los accionistas habría provocado la retirada (en el sentido de lo dispuesto en el artículo 13 del Decreto Ministerial nº 521, de 12 de noviembre de 1997) de la gestión parcial de Aeroporto dello Stretto (Aeropuerto del Estrecho) concedida a SO.G.A.S., en virtud del artículo 17 del Decreto Ley 67/1997, y la imposibilidad definitiva para la empresa de obtener la concesión de la gestión total, que había sido objeto de una solicitud ante el Ministerio de Transportes. Por lo tanto, es razonable suponer que un accionista privado, frente a esta alternativa, habría actuado del mismo modo para aumentar el valor de sus participaciones.
- (30) El beneficiario recuerda que el Tribunal de Reggio Calabria había encargado una tasación independiente de la empresa en junio de 2008 y que el valor de la empresa se había cifrado en un intervalo comprendido entre los 12 000 000 EUR y los 17 000 000 EUR.
- (31) Con el fin de mostrar las perspectivas de viabilidad de la empresa, el beneficiario presentó a la Comisión un plan industrial y financiero elaborado en octubre de 2008 por un consultor externo en nombre de SO.G.A.S., que preveía la recuperación de la viabilidad de la empresa en 2013.
- (32) SO.G.A.S. ha explicado también que en julio de 2007 había lanzado una convocatoria de ofertas para la privatización parcial de su capital social. En este contexto, una unión temporal de empresas (ATI) italo-argentina presentó una oferta para la adquisición del 35 % del capital social de SO.G.A.S. Los accionistas de SO.G.A.S. consideraron que esta oferta era económicamente desfavorable. En marzo de 2010, se publicó una nueva convocatoria de ofertas para la adquisición del 35 % de las acciones de SO.G.A.S. Según SO.G.A.S., las dos manifestaciones de interés recibidas en respuesta a la nueva convocatoria demuestran, junto con la oferta inicial de la ATI, que en este caso se cumplía el principio del inversor en una economía de mercado.
- (33) Por otra parte, el beneficiario considera errónea la observación de la Comisión de que los pasajeros que utilizan el Aeroporto dello Stretto pueden, según su lugar de residencia, utilizar alternativamente los aeropuertos de Catania, Lamezia Terme y Crotona, y que, por lo tanto, las medidas controvertidas pueden falsear la competencia por lo que se refiere a las sociedades de gestión aeroportuaria.
- (34) En primer lugar, el Aeroporto dello Stretto y los aeropuertos de Catania, Lamezia Terme y Crotona son aeropuertos regionales para vuelos directos, con zonas de influencia diferentes; además, el Aeroporto dello Stretto no compite con ningún otro aeropuerto italiano o de la Unión. El conjunto de características geográficas y de infraestructura de la Región de Calabria excluye cualquier posible solapamiento de la zona de influencia del Aeroporto dello Stretto con la de otros aeropuertos vecinos. El aeropuerto de Lamezia Terme está situado a más de 130 km, con una duración media del trayecto en automóvil de aproximadamente una hora desde el Aeroporto dello Stretto. No existe ninguna conexión directa de alta velocidad entre el Aeroporto dello Stretto y el de Crotona, situados a una distancia de unas tres horas. El aeropuerto de Catania está situado en otra región geográfica, a más de 130 km y con una duración media del trayecto en automóvil de aproximadamente una hora y treinta o cuarenta minutos.
- (35) A este respecto, SO.G.A.S. ha facilitado un cuadro en el que se reflejan los coeficientes de correlación entre el flujo de pasajeros que llegan al Aeroporto dello Stretto y los de los aeropuertos de Catania, Lamezia Terme y Crotona. El cuadro muestra que los pasajeros del Aeroporto dello Stretto constituyen un nuevo componente de tráfico regional. Por lo tanto, el posible cierre del aeropuerto implicaría la pérdida de una parte de la demanda de servicios de transporte aéreo, antes que su redistribución entre otros aeropuertos. SO.G.A.S. también transmitió un cuadro del que se desprende que las medidas en cuestión han creado efectivamente una nueva demanda de servicios de transporte aéreo en la zona, con consecuencias positivas tanto para las compañías aéreas que deseen efectuar nuevas conexiones entre el Aeroporto dello Stretto y los demás aeropuertos tanto nacionales como de la Unión, como para otros aeropuertos que se enfrentan a una demanda creciente.

- (36) SO.G.A.S. también ha rechazado la evaluación preliminar de la Comisión según la cual las medidas podrían falsear la competencia entre las compañías aéreas. El beneficiario sostiene que, en el caso que nos ocupa, la financiación pública no se ha concedido a ninguna compañía aérea en forma de una reducción de las tasas de aterrizaje, o bonificaciones de otro tipo. Las tasas de aterrizaje y demás condiciones de explotación del aeropuerto son fijadas por las autoridades públicas competentes sin la más mínima intervención de la empresa de gestión aeroportuaria. Por último, el beneficiario sostiene que el Aeropuerto dello Stretto era utilizado principalmente por Alitalia (con seis vuelos diarios sobre un total de ocho), y que nada permitía suponer que las compañías aéreas chárter o de bajo coste pudieran estar interesadas en la creación de nuevas conexiones desde el Aeropuerto dello Stretto.
- (37) Por último, SO.G.A.S. afirma que, para calibrar los efectos de la medida en la competencia y en los intercambios comerciales entre Estados miembros, la Comisión debería haber tenido más en cuenta las circunstancias específicas del caso y descartado que la medida constituyere ayuda estatal.

4.2. Compatibilidad de la ayuda

- (38) Por lo que se refiere a la compatibilidad de la medida a tenor del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, SO.G.A.S. ha señalado que la financiación pública objeto de examen iba destinada a permitir la continuidad del funcionamiento de la empresa de gestión aeroportuaria y al desarrollo de determinadas actividades económicas. Este objetivo se justificaría por el hecho de que los aeropuertos pequeños no son capaces, en general, de generar ingresos suficientes para cubrir todos los costes necesarios para garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad. Además, el Aeropuerto dello Stretto, habida cuenta de sus propias características de infraestructura y de las consiguientes restricciones impuestas por el ENAC ⁽⁷⁾, difícilmente podía acoger a las compañías chárter y de bajo coste.
- (39) En particular, sobre la base de los parámetros de clasificación del ENAC, el Aeropuerto dello Stretto se considera un aeropuerto de nivel II. La clasificación efectuada por el ENAC se basa más en el tamaño de las infraestructuras que en el volumen de pasajeros, y obliga a los aeropuertos con bajos niveles de tráfico a soportar los mismos costes de cumplimiento de las normas de seguridad a que se enfrentan los aeropuertos con más de un millón de pasajeros al año.
- (40) Sin la financiación pública objeto de examen, el aeropuerto en cuestión se habría visto obligado a abandonar el mercado, con consecuencias negativas a nivel regional sobre la movilidad de los residentes. Ello también habría privado a los accionistas de cualquier posibilidad de obtener un beneficio de su inversión.
- (41) Por último, y con carácter subsidiario, SO.G.A.S. sostiene que, habida cuenta de la Decisión 2005/842/CE de la Comisión ⁽⁸⁾, sobre servicios de interés económico general, aplicable en el caso que nos ocupa, las medidas controvertidas pueden de todos modos considerarse compatibles con el mercado interior, y quedar exentas del requisito de notificación.
- (42) SO.G.A.S. declaró que, dado que el tráfico anual del aeropuerto no superaba el millón de pasajeros en el período de referencia, su gestión global representaba un SIEG con arreglo a lo dispuesto en el artículo 2, apartado 1, letra d), de la Decisión 2005/842/CE. SO.G.A.S. explica asimismo que, en virtud del Decreto legislativo n.º 250, de 25 de julio de 1997, los organismos públicos locales solo pueden tener participaciones en las sociedades anónimas que prestan servicios de interés general. SO.G.A.S. siempre ha sido propiedad de organismos públicos locales de Calabria y Messina, lo que en principio demostraría el carácter de SIEG reconocido a la gestión del aeropuerto. Con el fin de demostrar que la gestión del aeropuerto puede considerarse un SIEG, SO.G.A.S. ha presentado a la Comisión las decisiones de 27 de julio de 2010 y de 19 de junio de 2010 del Municipio de Reggio Calabria en que se hace referencia a la importancia de los servicios del aeropuerto a nivel regional.
- (43) La compensación por las obligaciones de servicio público se limitaría a la cobertura de las pérdidas sufridas por las sociedades de gestión aeroportuaria en el marco de la prestación del SIEG, y se ajustaría, por lo tanto, a los principios de necesidad y proporcionalidad contemplados en el artículo 5, apartado 1, de la Decisión 2005/842/CE. Por lo que se refiere a la inexistencia de un acto que encomiende realmente a la empresa de gestión aeroportuaria la prestación del SIEG, SO.G.A.S. propone que se redacte un proyecto de convenio para disipar toda duda, en lo que atañe al Aeropuerto dello Stretto, sobre el cumplimiento de los cuatro requisitos acumulativos enunciados en la sentencia Altmark ⁽⁹⁾.

⁽⁷⁾ Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (Organismo Nacional de Aviación Civil).

⁽⁸⁾ Decisión 2005/842/CE de la Comisión, de 28 de noviembre de 2005, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 86, apartado 2, del Tratado CE a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general (DO L 312 de 29.11.2005, p. 67).

⁽⁹⁾ Asunto C-280/00, Altmark (Rec. 2003, p. I-7747).

5. OBSERVACIONES DE LAS AUTORIDADES ITALIANAS

- (44) En la Decisión de incoar el procedimiento, la Comisión señaló que Italia había confirmado oficialmente que SO.G.A.S. no estaba sujeta a obligaciones de servicio público de interés general, por lo que no fue posible evaluar la compatibilidad de las medidas controvertidas con referencia a las normas sobre SIEG.

5.1. Carácter de SIEG de las actividades del aeropuerto

- (45) En el transcurso de las investigaciones, Italia ha venido sosteniendo que las medidas examinadas constituían compensaciones por la prestación de un SIEG por parte de SO.G.A.S. Según las autoridades italianas, no podía excluirse, a falta de pruebas en contrario, que el cumplimiento de las normas de la Unión sobre SIEG pudiese confirmarse, en el caso de SO.G.A.S., mediante una «evaluación *ex post*».
- (46) Italia considera que la postura de la Comisión privilegia de forma excesiva los requisitos formales frente a los requisitos sustanciales de los SIEG. En apoyo de esta afirmación, Italia facilitó una estimación rápida de los cuatro criterios de la sentencia *Altmark*, declarando que de hecho se encomendó a SO.G.A.S. una misión de servicio público. Esta encomienda hallaría confirmación, directa e indirectamente, en varios actos administrativos adoptados por las autoridades locales. En este sentido, Italia facilitó el acta de Decisión del Consejo municipal de Reggio Calabria de 17 de octubre de 2007, que contiene la decisión de subvencionar las pérdidas de la empresa de gestión aeroportuaria, así como las del Consejo municipal de Reggio Calabria de 16 de junio de 2009 y de 31 de diciembre de 2009, que ponen de manifiesto que las actividades del aeropuerto pueden considerarse un SIEG. En efecto, en el acta del Consejo municipal de Reggio Calabria de 17 de octubre de 2007 se lee que «la Región de Calabria ha estimado que determinadas actividades desarrolladas por el aeropuerto de Reggio Calabria son necesarias para la prestación de un servicio de interés económico general, imponiendo a SO.G.A.S. S.p.A. una serie de obligaciones de servicio público para garantizar la adecuada tutela del interés público general. En tales circunstancias, el operador que gestiona el aeropuerto puede ser subvencionado por el Estado con relación a los costes adicionales derivados de la obligación de servicio público, por cuyo importe no pueda excluirse que la gestión de un aeropuerto en su conjunto deba considerarse un servicio de interés económico general».
- (47) En términos más generales, la Región de Calabria es parte de un Protocolo para el desarrollo de los aeropuertos de Lamezia Terme, Crotona y Reggio Calabria, lo que demuestra hasta qué punto los servicios aeroportuarios revisten la naturaleza de servicios públicos esenciales para el desarrollo económico y social de la región, y que, como tales, pueden ser objeto de financiación a través de los fondos de la Unión, o de fondos nacionales o regionales.
- (48) Italia subrayó asimismo que el 28 de diciembre de 2008 la empresa de gestión aeroportuaria solicitó a los accionistas que procedieran a cubrir las pérdidas existentes precisamente en virtud de la obligación de servicio público, y que ningún operador prestaría el servicio de gestión del aeropuerto en condiciones puramente comerciales. Se cumpliría, por lo tanto, el primer criterio *Altmark*.
- (49) Las autoridades italianas afirman que los parámetros de la compensación se deducen claramente del presupuesto de SO.G.A.S. en que los costes de gestión se exponen de manera transparente. Así pues, la financiación pública se limita a cubrir las pérdidas, sin que se reconozca ningún margen en favor del destinatario.
- (50) Por lo que se refiere al tercer criterio de la sentencia *Altmark*, Italia destaca que en el caso de los servicios públicos las intervenciones del accionista público no pueden compararse con las de un inversor privado. El comportamiento de los organismos públicos puede justificarse por la persecución de un objetivo de interés general que, como tal, es independiente de la aplicación del criterio del inversor privado. Dado que en el presente caso el comportamiento de los accionistas públicos no estaba justificado por consideraciones comerciales, no cabe comparación con los objetivos de un inversor en una economía de mercado. Italia concluye que el tercer criterio *Altmark*, que supuestamente conlleva la aplicación del criterio del inversor privado, no es pertinente en el caso que nos ocupa.
- (51) Finalmente, Italia concluye que, dada la naturaleza de SIEG de la actividad desarrollada por SO.G.A.S., las aportaciones de capital pueden considerarse, sobre la base de una evaluación *ex post*, compensaciones por la prestación de un SIEG y, por lo tanto, no constituyen ayuda estatal.

5.2. Compatibilidad de la ayuda

- (52) Italia sostiene que, aunque se considerase que constituyen ayuda estatal, las medidas en cuestión deben considerarse compatibles con arreglo a lo dispuesto en el artículo 2, apartado 1, de la Decisión 2005/842/CE.

5.3. Ausencia de falseamiento de la competencia

- (53) Italia se refiere al punto 39 de las Directrices del sector de la aviación de 2005, en que se establece que «no es probable que la concesión de financiación pública a los pequeños aeropuertos regionales (categoría D) distorsione la competencia o repercuta en el comercio en una medida contraria al interés común».
- (54) Las autoridades italianas alegaron asimismo que las actividades del aeropuerto no son rentables. Esta circunstancia se pone de manifiesto en el hecho de que, a pesar de que se dio amplia difusión a la intención inicial de privatizar parcialmente la empresa, el procedimiento, al final, no tuvo éxito. Habida cuenta de que los inversores potenciales habrían debido asumir la obligación de compensar las pérdidas previstas para los ejercicios posteriores, de acuerdo con lo establecido en el plan industrial-financiero publicado en la convocatoria de ofertas, y que la única oferta recibida no se consideró económicamente viable, está claro que se trata de una actividad que, por su naturaleza, está destinada a generar pérdidas. Por otra parte, el hecho de que no hubiera licitadores interesados en hacerse cargo de todas las pérdidas potenciales, pero solo dentro de los límites establecidos, demuestra la inexistencia de un mercado atractivo para los inversores, lo que a su vez excluiría que las medidas puedan afectar al comercio entre los Estados miembros.

6. COMENTARIOS DE ITALIA SOBRE LAS OBSERVACIONES DE LAS PARTES INTERESADAS

- (55) Mediante carta de 27 de abril de 2012, las autoridades italianas presentaron, en nombre de la Región de Calabria, sus comentarios sobre las observaciones de SO.G.A.S. formuladas en el marco de la investigación.
- (56) Italia apoya los argumentos presentados por el beneficiario, y en particular los que se refieren a la naturaleza de SIEG de las medidas en cuestión, añadiendo que, precisamente por ello, no pueden considerarse ayudas estatales.
- (57) Por otra parte, la naturaleza de las medidas hace que estas no puedan falsear la competencia o afectar al comercio entre Estados miembros.

7. EVALUACIÓN DE LA AYUDA

7.1. Existencia de ayuda

- (58) Con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE, salvo que los Tratados dispongan otra cosa, serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.
- (59) Los criterios establecidos en el artículo 107, apartado 1, son acumulativos. Por lo tanto, a fin de determinar si las medidas notificadas constituyen una ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, debe constatar la presencia de todas las anteriores condiciones. En concreto, que la ayuda financiera:
- haya sido otorgada por el Estado o mediante fondos estatales;
 - favorezca a determinadas empresas o producciones;
 - falsee o amenace falsear la competencia;
 - afecte a los intercambios comerciales entre Estados miembros.
- (60) En la sentencia Flughafen Leipzig-Halle ⁽¹⁰⁾, el Tribunal de Justicia declaró que la construcción y la explotación de un aeropuerto civil constituyen actividades económicas. La única excepción se refiere a determinadas actividades que normalmente se inscriben en el ejercicio de los poderes públicos y, por consiguiente, no pueden considerarse actividades económicas. La financiación de estas actividades por el Estado se sitúa fuera del ámbito de aplicación de las normas sobre ayudas estatales. Por lo tanto, es indiscutible que SO.G.A.S. constituye una empresa en el sentido de las normas sobre ayudas estatales, ya que gestiona el Aeropuerto dello Stretto y ofrece servicios aeroportuarios de pago a los operadores económicos (en particular, las líneas aéreas) presentes en dicho aeropuerto.

7.1.1. Fondos estatales

- (61) El concepto de ayuda estatal se aplica a cualquier ventaja directa o indirecta, financiada con fondos estatales, otorgada por el propio Estado o por organismos intermedios que actúen en virtud de los poderes conferidos por el Estado. Por consiguiente, esto incluye todas las ayudas otorgadas por entidades regionales o locales de los Estados miembros, independientemente de su naturaleza jurídica o denominación ⁽¹¹⁾.

⁽¹⁰⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de marzo de 2011 en los asuntos acumulados T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH y Mitteldeutsche Flughafen AG/Comisión, y T-443/08, Freistaat Sachsen y Land Sachsen-Anhalt/Comisión (Rec. 2011, p. 01311).

⁽¹¹⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de octubre de 1987 en el asunto 248/84, República Federal de Alemania/Comisión de las Comunidades Europeas (Rec. 1987, p. 04013), y sentencia del Tribunal de 12 de mayo de 2011 en los asuntos acumulados T-267/08, Région Nord-Pas-de-Calais y Communauté d'agglomération du Douaisis (T-279/08)/Comisión (Rec. 2011, p. II-0000), apartado 108.

- (62) En los considerandos 27 y 28 de la Decisión de incoar el procedimiento, la Comisión señalaba que la medida consistía en una transferencia de fondos desde una serie de entes regionales y locales a SO.G.A.S. Por lo tanto, la Comisión considera que en las medidas en cuestión intervinieron fondos públicos imputables al Estado. Además, la Comisión considera que los fondos de las cámaras de comercio italianas constituyen fondos estatales. Puesto que las cámaras de comercio son organismos públicos sujetos al Derecho público, que los considera una parte integrante de la Administración pública, y tienen a su cargo el ejercicio de determinadas funciones propias de los poderes públicos, la Comisión llegó a la conclusión de que sus decisiones son imputables a Italia. Sobre esta base, los fondos de la Cámara de Comercio de Messina deben considerarse «fondos públicos» y su transferencia puede imputarse al Estado. Ni Italia ni los terceros interesados cuestionaron esta conclusión durante la investigación preliminar.
- (63) Por lo tanto, la Comisión confirma que todas las medidas en cuestión se otorgaron mediante fondos estatales y son imputables al Estado.

7.1.2. Ventaja económica selectiva

- (64) La financiación pública es selectiva puesto que beneficia a una única empresa: SO.G.A.S. En este caso concreto, cubre las pérdidas sufridas por la empresa en el desempeño de sus actividades ordinarias.
- (65) La Comisión considera que, en la medida en que la construcción y la explotación de infraestructuras aeroportuarias constituyen actividades económicas, la financiación pública otorgada a la empresa gestora de esas infraestructuras, para cubrir los costes que normalmente debería haber soportado dicha empresa, constituye una ventaja económica para SO.G.A.S., en la medida en que refuerza su posición de mercado e impide que las fuerzas del mercado produzcan su efecto normal ⁽¹²⁾.
- (66) La Comisión señala que, aunque en la fase preliminar Italia había declarado que no se había encomendado formalmente al aeropuerto la prestación de un SIEG, tras la adopción de la Decisión de incoar el procedimiento, Italia modificó su posición argumentando que la financiación pública en cuestión cubre efectivamente la compensación pública por el cumplimiento de obligaciones de servicio público («OSP») ⁽¹³⁾.
- (67) Con el fin de determinar si la compensación por la prestación de un SIEG confiere una ventaja en el sentido de lo dispuesto en el artículo 107 del TFUE, el Tribunal de Justicia, en su sentencia en el asunto Altmark, establece los siguientes criterios ⁽¹⁴⁾:
- 1) la empresa beneficiaria debe estar efectivamente encargada de la ejecución de obligaciones de servicio público y estas deben estar claramente definidas. (en lo sucesivo, «primer criterio de la sentencia Altmark»);
 - 2) los parámetros para el cálculo de la compensación deben establecerse previamente de forma objetiva y transparente (en lo sucesivo, «segundo criterio de la sentencia Altmark»);
 - 3) la compensación no puede superar el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los gastos ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable (en lo sucesivo, «tercer criterio de la sentencia Altmark»);
 - 4) cuando la elección de la empresa encargada de ejecutar obligaciones de servicio público, en un caso determinado, no se haya realizado en el marco de un procedimiento de contratación pública que permita seleccionar al candidato capaz de prestar estos servicios originando el menor coste para la colectividad, el nivel de la compensación necesaria deberá calcularse sobre la base de un análisis de los costes que habría soportado una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada en medios de transporte, para poder satisfacer las exigencias de servicio público requeridas (en lo sucesivo, «tercer criterio de la sentencia Altmark»).

7.1.2.1. Primer criterio de la sentencia Altmark

- (68) La primera condición establecida en la sentencia Altmark coincide con el requisito de claridad tanto del encargo como de la definición de los SIEG a tenor del artículo 106, apartado 2, del TFUE ⁽¹⁵⁾.

⁽¹²⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de febrero de 1990 en el asunto C-301/87, Francia/Comisión (Rec. 1990, p. I- 307), apartado 41.

⁽¹³⁾ La Comisión señala que las observaciones presentadas por las autoridades italianas en el transcurso del procedimiento de investigación formal difieren de las que se facilitaron antes de su Decisión de incoar el procedimiento con relación a las medidas en cuestión. En particular, en la Decisión de incoar el procedimiento, la Comisión señalaba que Italia había confirmado que SO.G.A.S. no estaba formalmente sujeta a obligaciones de servicio público de interés general, por lo que no era posible evaluar la compatibilidad de las medidas controvertidas con referencia a las normas sobre SIEG. Posteriormente, durante la investigación, Italia alegó que a SO.G.A.S. se le había encomendado efectivamente la prestación de un SIEG, y que las medidas examinadas por la Comisión constituyen, por lo tanto, una compensación legítima por la prestación del servicio público.

⁽¹⁴⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de julio de 2003 en el asunto C280/00, Altmark Trans y Regierungspräsidium Magdeburg (Rec. 2003, p. I-7747).

⁽¹⁵⁾ Apartado 47 de la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general (DO C 8 de 11.1.2012).

- (69) En primer lugar, el artículo 106, apartado 2, del TFUE solo se aplica a las «empresas encargadas de la gestión» de un SIEG. El Tribunal de Justicia ha destacado en repetidas ocasiones la necesidad de que exista un mandato ⁽¹⁶⁾. En efecto, dicho mandato es necesario para definir las obligaciones respectivas de la empresa y del Estado. A falta de este, la misión específica de la empresa se desconoce, y no es posible determinar una compensación equitativa ⁽¹⁷⁾. Por lo tanto, la necesidad de una definición clara de los SIEG es parte integrante y esencial del concepto de encargo y, por lo tanto, se desprende directamente de lo dispuesto en el artículo 106, apartado 2, del TFUE. La atribución de un servicio a una empresa debe asimismo, lógicamente, ir acompañada de su definición.
- (70) En su Comunicación sobre los servicios de interés general de 2001, la Comisión ya subrayó el vínculo existente entre la definición de la atribución y la necesidad y proporcionalidad de las compensaciones de los SIEG en el sentido del artículo 106, apartado 2, del TFUE ⁽¹⁸⁾. El punto 22 de dicha Comunicación establece que «sin embargo, en todos los casos, para aplicar la excepción prevista en el apartado 2 del artículo 86, se debe definir claramente la misión de servicio público y esta debe encomendarse explícitamente a través de un acto del poder público [...]. Esta obligación es necesaria para garantizar la seguridad jurídica así como la transparencia respecto a los ciudadanos y es imprescindible para que la Comisión evalúe su proporcionalidad». La atribución y la definición son, por lo tanto, presupuestos lógicos esenciales para cualquier evaluación significativa de la proporcionalidad de la compensación. De hecho, los tribunales de la UE han insistido reiteradamente en la necesidad de establecer una definición clara de las obligaciones de servicio público para la aplicación tanto de la excepción prevista por la sentencia *Altmark* como de lo dispuesto en el artículo 106, apartado 2, del TFUE ⁽¹⁹⁾.
- (71) El Marco SIEG de 2005 confirma este enfoque ⁽²⁰⁾. Según el punto 8 de dicho Marco, la Comisión puede declarar compatibles con el mercado interior las compensaciones por servicio público que constituyan ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE, si se cumplen las condiciones establecidas en el citado Marco. Estas condiciones incluyen, en particular, la atribución de los SIEG por medio de uno o varios actos oficiales en que se indique la naturaleza precisa y la duración de las obligaciones de servicio público, los parámetros que deben utilizarse para el cálculo, control y revisión de la compensación, así como las modalidades para evitar y recuperar las posibles compensaciones excesivas (punto 13 del Marco SIEG de 2005).
- (72) También la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general de 2011 ⁽²¹⁾ precisa que el SIEG y las obligaciones de servicio público deben estar claramente definidas de antemano. Según el punto 51 de dicha Comunicación, «para que sea aplicable el artículo 106, apartado 2, del Tratado, la gestión de un SIEG debe haber sido encomendada a una o varias empresas. Por consiguiente, el Estado debe haber encomendado a las empresas en cuestión una misión específica. El primer criterio *Altmark* exige además que la empresa tenga una obligación de servicio público que ejecutar. En consecuencia, para cumplir con la jurisprudencia *Altmark*, es necesaria una atribución de servicio público que defina las obligaciones de las empresas en cuestión y de la autoridad». El punto 52 establece que la misión de servicio público debe atribuirse mediante uno o varios actos en los que se deberá indicar al menos el contenido y la duración de las obligaciones de servicio público; la empresa interesada y, si procede, el territorio afectado; la naturaleza de cualesquiera derechos exclusivos o especiales atribuidos a las empresas por la autoridad en cuestión; los parámetros aplicados al cálculo, control y revisión de la compensación; y las modalidades para evitar y recuperar las posibles compensaciones excesivas.

⁽¹⁶⁾ Asunto 127/73, *Belgische Radio en Televisie/SV SABAM y NV Fonior* (Rec. 1974 p. 313), apartados 19 y 20; asunto 66/86, *Ahmed Saeed Flugreisen y Silver Line Reisebüro GmbH/Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e.V* (Rec. 1989, p. 803), apartados 55-57; asunto 7/82, *Gesellschaft zur Verwertung von Leistungsschutzrechten mbH (GVL)/Comisión* (Rec. 1983, p. 483); asunto 172/80, *Gerhard Züchner/Bayerische Vereinsbank AG* (Rec. 1981, p. 2021).

⁽¹⁷⁾ Apartado 5.1 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión, de 20 de noviembre de 2007, «Frequently asked questions in relation with Commission Decision of 28 November 2005 on the application of Article 86(2) of the EC Treaty to State aid in the form of public service compensation granted to certain undertakings entrusted with the operation of services of general economic interest, and of the Community Framework for State aid in the form of public service compensation» (Preguntas frecuentes sobre la Decisión de la Comisión, de 28 de noviembre de 2005, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 86, apartado 2, del Tratado CE a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general y sobre el Marco comunitario sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público), que acompaña a la Comunicación «Un mercado único para la Europa del siglo veintiuno»-Servicios de interés general, incluidos los sociales: un nuevo compromiso europeo. Este documento de trabajo puede consultarse en inglés en la siguiente dirección: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007SC1516:EN:HTML>.

⁽¹⁸⁾ Comunicación de la Comisión sobre los servicios de interés general en Europa (Comunicación SIEG 2001) (DO C 17 de 19.1.2001, p. 4).

⁽¹⁹⁾ Asunto C-280/00, *Altmark* (Rec. 2003, p. I- 7747), apartado 87; asunto T-137/10, *CBI/Comisión*, sentencia de 7 de noviembre de 2012, pendiente de publicación, apartados 97 y 98.

⁽²⁰⁾ Marco comunitario sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público (DO C 297 de 29.11.2005, p. 4).

⁽²¹⁾ DO C 8 de 11.1.2012, p. 4.

- (73) No obstante, las autoridades italianas afirman que el enfoque de la Comisión resulta excesivamente legalista, y que en la práctica sí se encomendó un SIEG a SO.G.A.S., sobre la base, principalmente, de documentos posteriores a la adopción de las medidas examinadas.
- (74) Según Italia, la calificación de SIEG de la gestión del Aeroporto dello Stretto debe deducirse de las numerosas decisiones regionales que mencionan el interés público de los servicios aeroportuarios y su papel de apoyo al desarrollo económico de la región. Sin embargo, ninguna de las citadas decisiones regionales recoge una definición explícita de la supuesta misión de servicio público confiada a la entidad gestora del aeropuerto, ni las normas que regulan la compensación. Además, la Comisión observa que los documentos en cuestión se publicaron a partir de 2007, y, por lo tanto, son posteriores a la presunta instauración de los servicios de interés económico general, es decir, a las actividades del aeropuerto en el período comprendido entre 2004 y 2006. Por otra parte, Italia no ha facilitado a la Comisión ningún documento anterior a 2004 en el que se defina el alcance de las presuntas obligaciones de servicio público impuestas al beneficiario.
- (75) Por consiguiente, la Comisión considera que en el presente caso el supuesto SIEG no se atribuyó adecuadamente al beneficiario.
- (76) La Comisión no puede aceptar el argumento de las autoridades italianas de que las obligaciones de servicio público pueden compensarse legítimamente aunque el servicio no haya sido calificado de SIEG previamente, ni se haya encomendado como tal al beneficiario *ex ante*. Si ello fuera posible, los Estados miembros podrían, de manera discrecional, reconsiderar *a posteriori* la efectiva necesidad de la imposición de obligaciones de servicio público. En otras palabras, en el caso de que una empresa haya sufrido pérdidas financieras, los Estados miembros podrían atribuirle obligaciones de servicio público que justifiquen ofrecerle una compensación para respaldarla, independientemente de toda evaluación previa de la necesidad efectiva de llevar a cabo ese servicio de interés general. Este enfoque es incompatible con la exigencia de que los servicios de interés económico general deben encomendarse a la empresa en cuestión mediante uno o varios actos oficiales que especifiquen, en particular, la naturaleza y duración de las obligaciones de servicio público, los parámetros de cálculo, control y revisión de la compensación y las modalidades para evitar y recuperar las posibles compensaciones excesivas. El argumento de las autoridades italianas de que los servicios aeroportuarios son esenciales para el desarrollo económico de la región no basta para considerar que el SIEG se atribuyó correctamente al beneficiario, puesto que las obligaciones de servicio público y las normas relativas a la compensación no se fijaron previamente y de manera transparente.
- (77) Por otra parte, admitir la posición de las autoridades italianas de que los Estados miembros pueden atribuir los SIEG *ex post* equivaldría a favorecer a los Estados que han incumplido los requisitos de notificación y suspensión. Estos Estados podrían alegar que las ayudas estatales ilegales concedidas a una empresa estaban efectivamente destinadas a compensar los costes de un servicio público prestado ocasionalmente por el beneficiario (sin que dicho servicio hubiera sido previamente definido o atribuido a la empresa). Además, los Estados miembros que desearan cumplir el requisito de notificación deberían atribuir y definir claramente el SIEG *ex ante* para atenerse a las normas sobre los SIEG y la jurisprudencia Altmark.
- (78) De ello se desprende un incentivo a la ausencia de notificación de nuevas ayudas estatales por parte de los Estados miembros, lo que resultaría contrario al principio según el cual los Estados miembros que no notifican las ayudas estatales no pueden recibir un trato más favorable que el reservado a los Estados miembros que sí llevan a cabo dicha notificación ⁽²²⁾.
- (79) En resumen, la Comisión concluye que no se ha respetado la primera condición de la sentencia Altmark; considera asimismo que en este caso tampoco se han cumplido las demás condiciones establecidas en la sentencia Altmark, sobre la base de los argumentos que se exponen a continuación.

7.1.2.2. Segundo criterio de la sentencia Altmark

- (80) En el caso que nos ocupa, no se estableció *a priori* ninguno de los parámetros necesarios para el cálculo de la compensación. Los llamados «actos de encomienda» a que se refieren las autoridades italianas no proporcionaron detalles sobre los servicios que el beneficiario debía ofrecer, ni establecen ningún mecanismo de compensación por la supuesta misión de servicio público atribuida.

7.1.2.3. Tercer criterio de la sentencia Altmark

- (81) Según el tercer criterio de la sentencia Altmark, la compensación percibida por la ejecución de las obligaciones de servicio público no puede superar el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los gastos soportados, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de tales obligaciones.

⁽²²⁾ Véanse el asunto 301/87, Francia/Comisión (Rec. 1990, p. 307), apartado 11, los asuntos acumulados T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 a 607/97, T-1/98, T-3/98 a T-6/98 y T-23/98, Alzetta Mauro y otros/Comisión (Rec. 2000, p. II- 2319), apartado 79 y la jurisprudencia que en ellos se cita; y los asuntos acumulados T-394/08, T-408/08, T-453/08 y T-454/08, Regione autonoma della Sardegna y otros/Comisión, sentencia de 20 de septiembre de 2011, pendiente de publicación, apartado 91.

- (82) La Comisión no puede aceptar la afirmación de Italia de que el aeropuerto en cuestión recibió únicamente la financiación pública necesaria por el cumplimiento de las obligaciones de servicio público en la medida en que dicha financiación se limitaba a la compensación de las pérdidas de explotación. Un principio fundamental de la apreciación de la proporcionalidad de la compensación es que solo los costes netos soportados por el operador público por la ejecución de las obligaciones de servicio público pueden dar lugar a compensación. A falta de una clara definición de las obligaciones impuestas al beneficiario, la Comisión no puede determinar de forma inequívoca los costes que deberían haberse tenido en cuenta para el cálculo de la compensación.
- (83) Incluso en el supuesto de que la gestión de un aeropuerto en su conjunto pueda calificarse de SIEG, ciertas actividades no directamente vinculadas a las actividades, como, por ejemplo, la construcción, financiación, explotación y alquiler de espacios e inmuebles para oficinas, almacenamiento, hoteles y empresas industriales en los terrenos del aeropuerto, así como las tiendas, restaurantes y aparcamientos, quedan fuera de la misión de SIEG y, por lo tanto, no pueden subvencionarse en virtud de las normas sobre SIEG. Las autoridades italianas no han aportado ninguna prueba que demuestre que no se han subvencionado actividades no directamente vinculadas a la actividad aeroportuaria, con arreglo a lo dispuesto en los puntos 34 y 53, inciso iv, de las Directrices del sector de la aviación de 2005.

7.1.2.4. Cuarto criterio de la sentencia Altmark

- (84) El cuarto criterio de la sentencia Altmark dispone que, para no constituir ayuda estatal, el importe de la compensación debe limitarse al mínimo necesario. Este criterio se considera cumplido cuando el beneficiario de la indemnización es seleccionado mediante un procedimiento de contratación pública o, en su defecto, si la compensación se calcula con referencia a los costes de una empresa eficiente.
- (85) En el caso que nos ocupa, el beneficiario no fue seleccionado mediante un procedimiento de contratación pública. Por otra parte, tampoco Italia ha facilitado a la Comisión indicación alguna de que el nivel de la compensación se determinara sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada con los medios necesarios para poder satisfacer las exigencias de servicio público requeridas, habría soportado para ejecutar las obligaciones asumidas, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de dichas obligaciones. Por lo tanto, la Comisión considera que no es posible concluir que la financiación pública en cuestión se determinó sobre la base de los costes de una empresa eficiente.
- (86) Así pues, la Comisión no está en condiciones de concluir que el beneficiario prestara los servicios en cuestión con el menor coste posible para la colectividad.
- (87) A mayor abundamiento, la Comisión señala que, en el transcurso de las investigaciones, el beneficiario alegó asimismo que las medidas eran conformes al principio del inversor en una economía de mercado. Aunque el operador aeroportuario sufriera pérdidas, cabía presumir legítimamente que la actividad habría reportado beneficios.
- (88) A este respecto, la Comisión señala ante todo que, en contra de lo alegado por el beneficiario, Italia, durante las investigaciones, no afirmó que el Estado hubiera invertido en la empresa gestora del aeropuerto con vistas a obtener una rentabilidad y, de hecho, sostuvo, por el contrario, que el principio del inversor privado en una economía de mercado no era aplicable en el caso que nos ocupa (véase el considerando 49).
- (89) En segundo lugar, a efectos de la evaluación sobre la base del principio del inversor que actúa en una economía de mercado, es preciso determinar si, en circunstancias similares, un inversor privado se habría comportado de una manera similar. El Tribunal ha precisado que, aun cuando el comportamiento del inversor privado, al que debe compararse la actuación del inversor público que persigue objetivos de política económica, no es necesariamente el del inversor ordinario que coloca capitales en función de su rentabilidad a un plazo más o menos corto, sí debe ser, por lo menos, el de una sociedad holding privada o un grupo privado de empresas que persigue una política estructural, global o sectorial, y se guía por perspectivas de rentabilidad a más largo plazo⁽²³⁾. Para determinar si el Estado adoptó o no el comportamiento de un inversor prudente en una economía de mercado, es preciso volver a situarse en el contexto de la época en que se adoptaron las medidas de apoyo financiero para valorar la racionalidad económica del comportamiento del Estado, absteniéndose pues de toda apreciación basada en una situación posterior⁽²⁴⁾. Según reiterada jurisprudencia, cuando un Estado miembro invoca el principio del inversor en una economía de mercado en el procedimiento administrativo, le incumbe, en caso de duda, acreditar inequívocamente y en virtud de factores objetivos y verificables que la medida ejecutada corresponde a su cualidad de accionista. Esos factores deben poner de manifiesto con claridad que el Estado miembro interesado ha adoptado, con anterioridad o al mismo tiempo que la concesión de la ventaja económica, la decisión de realizar una inversión en la empresa pública de que se trata a través de la medida efectivamente ejecutada⁽²⁵⁾.

⁽²³⁾ Véanse, en particular, los asuntos acumulados C-278/92, C-279/92 y C-280/92, España/Comisión (Rec. 1994, p. I- 4103), apartados 20-22.

⁽²⁴⁾ Sentencia Stardust Marine, apartado 71.

⁽²⁵⁾ Véase el asunto C-124/10 P, Comisión/Électricité de France (EDF), apartados 82 y 83, y asuntos acumulados T-268/08 y T-281/08, Land Burgenland (Austria) y República de Austria/Comisión, apartado 155.

- (90) En este sentido, la Comisión no puede aceptar el argumento del beneficiario de que las medidas objeto de examen se establecieron ante las perspectivas de beneficios de la empresa evidenciadas por el plan de negocio elaborado en 2008, cuyo objetivo era restablecer su viabilidad, ya que dicho plan se ultimó después de que se decidieran las medidas en cuestión. La Comisión considera que un inversor privado únicamente aportaría nuevo capital a una empresa cuyo capital sea inferior al mínimo legal, como era el caso de SO.G.A.S., si, al adoptar esta medida, le fuera posible prever el restablecimiento de la viabilidad de la empresa en un plazo de tiempo razonable. Puesto que ni las autoridades italianas ni SO.G.A.S. han facilitado datos específicos relativos al período en que se adoptaron las medidas objeto de examen que puedan demostrar que las autoridades públicas tenían previsto llevar a cabo una inversión con la esperanza razonable de obtener un rendimiento económico aceptable para un inversor privado, y considerando asimismo que Italia ha confirmado explícitamente que el principio del inversor privado en una economía de mercado no es aplicable en el presente caso, la Comisión ha llegado a la conclusión de que las medidas no se ajustan al mencionado principio.

7.1.2.5. Conclusiones

- (91) La Comisión considera que el caso que nos ocupa no cumple ninguna de las cuatro condiciones establecidas por el Tribunal de Justicia en el asunto Altmark, y que las medidas en cuestión no respetan el principio del inversor privado en una economía de mercado. Por lo tanto, la Comisión concluye que dichas medidas, a saber, las aportaciones de capital para financiar las pérdidas de SO.G.A.S. en 2004, 2005 y 2006, aportan una ventaja económica a la empresa de gestión aeroportuaria.

7.1.3. Falseamiento de la competencia e incidencia en los intercambios entre Estados miembros

- (92) Por lo que se refiere al falseamiento de la competencia, Italia subraya que, sobre la base de las Directrices del sector de la aviación de 2005, «no es probable que la concesión de financiación pública a los pequeños aeropuertos regionales (categoría D) distorsione la competencia o repercuta en el comercio en una medida contraria al interés común». No obstante, este texto se refiere a la evaluación de la compatibilidad de las ayudas estatales con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, y no tiene por objeto descartar que la financiación pública de los pequeños aeropuertos pueda constituir ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.
- (93) Por otra parte, la Comisión recuerda que el punto 40 de las Directrices del sector de la aviación de 2005 también establece que «más allá de estas consideraciones generales, no cabe hacer un diagnóstico adaptado a toda la variedad de situaciones posibles, especialmente en lo tocante a los aeropuertos de las categorías C y D. Por esta razón deberá notificarse toda medida que pueda constituir ayuda estatal a un aeropuerto, de manera que puedan examinarse sus efectos sobre la competencia y el comercio entre los Estados miembros y, si procede, su compatibilidad».
- (94) El Aeropuerto dello Stretto es uno de los tres aeropuertos de la Región de Calabria y está situado en el extremo sur de la península italiana. El tráfico del aeropuerto se ha mantenido constantemente por debajo del millón de pasajeros ⁽²⁶⁾. En el momento de la ejecución de la medida en cuestión, el aeropuerto, por lo tanto, pertenecía a la categoría D («pequeños aeropuertos regionales»), con arreglo a las Directrices del sector de la aviación de 2005. No obstante, el tráfico de pasajeros gestionado por el aeropuerto en 2012 se duplicó con respecto a 2004.
- (95) La Comisión observa que el mercado de la gestión aeroportuaria, incluidos los aeropuertos regionales más pequeños, es un mercado abierto a la competencia, en el que operan una serie de empresas privadas y públicas de toda la Unión. Esta circunstancia se ve asimismo confirmada por el hecho de que Italia preveía privatizar parcialmente la empresa que gestiona el Aeropuerto dello Stretto y, con este propósito, lanzó en 2007 una convocatoria de ofertas abierta a las empresas de cualquier Estado miembro de la Unión (véase el considerando 32). Así pues, la financiación pública de una empresa de gestión aeroportuaria puede falsear la competencia en el mercado de la gestión de las instalaciones aeroportuarias. Además, también los aeropuertos pertenecientes a zonas de influencia diferentes pueden operar compitiendo entre sí para atraer el tráfico. De hecho, en cierta medida y por lo que se refiere a determinados pasajeros, algunos destinos son intercambiables. Por lo tanto, la financiación pública en favor de los aeropuertos puede falsear la competencia y afectar a los intercambios en el mercado del transporte aéreo de la UE.
- (96) En el caso que nos ocupa, teniendo en cuenta que en el momento en que se produjeron los hechos el Aeropuerto dello Stretto cubría fundamentalmente destinos nacionales y dos rutas internacionales (París y Malta), y que, gracias a los fondos recibidos, el aeropuerto pudo mantenerse en el mercado y expandir sus actividades de manera significativa, la Comisión estima que las medidas objeto de examen pueden haber falseado la competencia y afectado a los intercambios entre Estados miembros.

7.1.4. Conclusión sobre la existencia de ayuda

- (97) A la luz de las anteriores consideraciones, la Comisión ha llegado a la conclusión de que las aportaciones de capital concedidas a SO.G.A.S. por sus accionistas públicos para cubrir las pérdidas en 2004, 2005 y 2006 constituyen ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

⁽²⁶⁾ Datos oficiales.

7.2. Legitimidad de la ayuda

- (98) Las medidas objeto de examen se ejecutaron antes de que la Comisión diera su aprobación formal; por lo tanto, Italia no ha cumplido la obligación de suspensión contemplada en el artículo 108, apartado 3, del TFUE.

7.3. Compatibilidad de la ayuda

7.3.1. Compatibilidad a tenor de las normas sobre SIEG

- (99) SO.G.A.S. sostiene que la ayuda en cuestión es compatible con el mercado interior con arreglo a lo dispuesto en el artículo 106, apartado 2, del TFUE.
- (100) El artículo 106, apartado 2, establece que «las empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general o que tengan el carácter de monopolio fiscal quedarán sometidas a las normas de los Tratados, en especial a las normas sobre competencia, en la medida en que la aplicación de dichas normas no impida, de hecho o de derecho, el cumplimiento de la misión específica a ellas confiada. El desarrollo de los intercambios no deberá quedar afectado en forma tal que sea contraria al interés de la Unión».
- (101) Este artículo introduce una excepción a la prohibición de conceder ayudas estatales recogida en el artículo 107 del TFUE en la medida en que la ayuda sea necesaria y proporcionada para garantizar la prestación del servicio de interés económico general en condiciones económicas aceptables. En virtud del artículo 106, apartado 3, del TFUE, la Comisión velará por la aplicación del artículo en cuestión, precisando, en particular, las condiciones de cumplimiento de los criterios de necesidad y proporcionalidad.
- (102) Con anterioridad al 31 de enero de 2012, el Marco comunitario sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público (en lo sucesivo, «el Marco SIEG de 2005») ⁽²⁷⁾ y la Decisión SIEG de 2005 representaban la legislación adoptada por la Comisión para la aplicación de las excepciones previstas en el artículo 106, apartado 2, del TFUE.
- (103) El 31 de enero de 2012, entró en vigor el nuevo paquete SIEG, que incluye el Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público (2011) (en lo sucesivo, el Marco SIEG de 2011) ⁽²⁸⁾ y la Decisión 2012/21/UE de la Comisión ⁽²⁹⁾.

7.3.1.1. Compatibilidad con arreglo a la Decisión 2005/842/CE

- (104) Las medidas en cuestión se concedieron en junio de 2004, junio de 2005 y diciembre de 2007. El beneficiario alega que la medida está exenta del requisito de notificación sobre la base de la Decisión 2005/842/CE.
- (105) La Decisión 2005/842/CE declara compatibles las ayudas estatales en forma de compensaciones por servicio público concedidas a empresas de servicios de interés económico general que cumplan las condiciones establecidas en dicha Decisión. En particular, la Decisión 2005/842/CE declara compatibles las ayudas estatales en forma de compensaciones por servicio público concedidas a los aeropuertos i) cuyo tráfico anual no supere el millón de pasajeros; ii) cuyo volumen de negocios total antes de impuestos no haya alcanzado los 100 millones EUR durante los dos ejercicios anteriores al de la concesión del carácter de servicio de interés económico general, y que reciban una compensación anual por el servicio en cuestión inferior a 30 millones EUR ⁽³⁰⁾.
- (106) La Decisión 2005/842/CE se aplicaba únicamente a las ayudas en forma de compensaciones por servicio público con relación a servicios efectivos de interés económico general. Para poder acogerse a esta exención, la compensación de las obligaciones de servicio público por la ejecución del SIEG debían asimismo cumplir las condiciones específicas establecidas en los artículos 4, 5 y 6 de dicha Decisión ⁽³¹⁾.
- (107) El artículo 4 de la Decisión 2005/842/CE establece que el servicio de interés económico general deberá atribuirse a la empresa en cuestión mediante uno o varios actos oficiales que indiquen, en particular, la naturaleza y duración de las obligaciones de servicio público los parámetros de cálculo, control y revisión de la compensación y las modalidades para evitar y reembolsar el exceso de compensación. El artículo 5 de la Decisión 2005/842/CE establece que el importe de la compensación no superará lo necesario para cubrir los costes derivados del cumplimiento de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los correspondientes ingresos así como el beneficio razonable. Por último, el artículo 6 de la Decisión 2005/842/CE obliga a los Estados miembros a proceder a un control periódico que garantice que las empresas no reciban una compensación excesiva con respecto al importe determinado con arreglo al artículo 5.

⁽²⁷⁾ DO C 297 de 29.11.2005.

⁽²⁸⁾ DO C 8 de 11.1.2012.

⁽²⁹⁾ Decisión 2012/21/UE de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general (DO L 7 de 11.1.2012, p. 3).

⁽³⁰⁾ Artículo 2, apartado 1, letra a), de la Decisión.

⁽³¹⁾ Véase el artículo 10 de la citada Decisión con relación a la información sobre la fecha de entrada en vigor de la Decisión SIEG de 2005 y, en particular, la fecha de aplicación del artículo 4, letras c), d) y e), y del artículo 6 de la Decisión en cuestión.

- (108) Por las razones expuestas en el apartado 7.1.2.1 de la presente Decisión, la Comisión llega a la conclusión de que ni el beneficiario, ni las autoridades italianas han demostrado la atribución a SO.G.A.S. de una obligación de servicio público claramente definida. Tampoco han demostrado que los parámetros de cálculo, control y revisión de la compensación, o las modalidades para evitar todo exceso de compensación y obtener su reembolso, figurasen de algún modo en los mencionados «actos de encomienda». De ello se desprende que los requisitos establecidos en los artículos 4, 5 y 6 de la Decisión 2005/842/CE sobre los actos de encomienda no se han cumplido.
- (109) Por lo tanto, la Comisión considera que la cobertura de las pérdidas del operador aeroportuario no era compatible con el mercado interior, ni estaba exenta del requisito de notificación en virtud de la Decisión 2005/842/CE.
- (110) Además, a falta de una clara definición de las obligaciones de servicio público impuestas a SO.G.A.S., la medida no puede considerarse compatible con el mercado interior, ni quedar exenta del requisito de notificación previa contemplado en el artículo 10, letra b), de la Decisión 2012/21/UE. Por consiguiente, la Comisión ha analizado si la medida puede considerarse compatible con el mercado interior a tenor del punto 69 del Marco SIEG de 2011, en el que se establece que «la Comisión aplicará los principios expuestos en la presente Comunicación a las ayudas ilegales sobre las que adopte una decisión después del 31 de enero de 2012, aunque la ayuda haya sido concedida antes de dicha fecha».

7.3.1.2. Compatibilidad con el Marco SIEG de 2011

- (111) El punto 16 del Marco SIEG de 2011 establece los requisitos necesarios para que la atribución de un servicio de interés económico general pueda considerarse válida. En particular, la letra a) del punto 16 establece que el acto de encomienda deben indicar claramente el contenido y la duración de las obligaciones de servicio público. Por consiguiente, por las mismas razones que las expuestas en el apartado 7.1.2.1 de la presente Decisión, las medidas de ayuda examinadas no pueden considerarse compatibles con el mercado interior según lo dispuesto en el Marco SIEG de 2011. En particular, la gestión global del aeropuerto no había sido claramente encomendada al beneficiario en forma de servicio de interés económico general. La Comisión no ha recibido ningún acto de encomienda que defina *ex ante* e inequívocamente el SIEG encomendado al beneficiario, o su derecho a una compensación. Además, no se ha presentado a la Comisión ninguna prueba de que se respetaron los requisitos contemplados en los puntos 17 y 18 del Marco SIEG de 2011.
- (112) Por lo tanto, la Comisión considera que la medida de ayuda no puede declararse compatible con el mercado interior con arreglo al artículo 106, apartado 2, del TFUE.
- (113) A mayor abundamiento, la Comisión señala que el punto 9 del Marco SIEG de 2011 establece que las ayudas a los proveedores de SIEG en crisis se evaluará con arreglo a las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis.
- (114) En efecto, durante la fase de evaluación preliminar, Italia alegó que SO.G.A.S. era una empresa en crisis en el sentido de las Directrices sobre ayudas de salvamento y de reestructuración. Sin embargo, Italia también alega que las medidas en cuestión no formaban parte de un plan de reestructuración y que no existía ningún plan de esas características. Así pues, en su Decisión de incoar el procedimiento, la Comisión consideró que estas medidas no podían considerarse compatibles con las Directrices sobre ayudas de salvamento y de reestructuración.
- (115) Durante el procedimiento de investigación formal, Italia ya no ha seguido sosteniendo que el gestor aeroportuario se encontrara en crisis en el momento de la concesión de las medidas de ayuda y que, por consiguiente, las ayudas eran compatibles con el mercado interior sobre la base de las citadas Directrices.
- (116) A falta de elementos que permitan a la Comisión evaluar la compatibilidad de las medidas en cuestión con arreglo a las Directrices sobre ayudas de salvamento y de reestructuración, no le es posible declarar estas medidas compatibles con el mercado interior sobre la base de dichas Directrices.

7.3.2. Compatibilidad con arreglo a las nuevas directrices del sector de la aviación

- (117) El 31 de marzo de 2014, la Comisión aprobó su Comunicación «Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas» (en lo sucesivo, «nuevas Directrices para el sector de la aviación») ⁽³²⁾. Se aplican a las ayudas de funcionamiento a los aeropuertos concedidas antes del 31 de marzo de 2014.

⁽³²⁾ DO C 99 de 4.4.2014, p. 3.

- (118) Las ayudas de funcionamiento concedidas antes de la entrada en vigor de las nuevas Directrices para el sector de la aviación podrían ser declaradas compatibles por la totalidad de los costes de funcionamiento siempre que se cumplan las siguientes condiciones:
- contribución a un objetivo bien definido de interés común: esta condición se cumple, en particular, si la ayuda incrementa la movilidad de los ciudadanos de la Unión y las conexiones de las regiones, o facilita el desarrollo regional ⁽³³⁾,
 - necesidad de intervención del Estado: la ayuda estatal debe ir dirigida a situaciones en las que pueda aportar una mejora importante que el mercado no sea capaz de lograr por sí mismo ⁽³⁴⁾,
 - existencia de efecto incentivador: este requisito se cumple si es plausible que, a falta de dicha ayuda y teniendo en cuenta la posible presencia de ayuda a la inversión y el nivel de tráfico, el nivel de actividad económica del aeropuerto se vería significativamente reducido ⁽³⁵⁾,
 - proporcionalidad del importe de la ayuda (ayuda limitada al mínimo necesario): con el fin de que sea proporcional, la ayuda de funcionamiento a los aeropuertos deberá limitarse al mínimo necesario para el desarrollo de la actividad subvencionada ⁽³⁶⁾,
 - evitación de efectos negativos indebidos sobre la competencia y el comercio ⁽³⁷⁾.
- (119) Según las autoridades italianas, la situación geográfica periférica y el insuficiente desarrollo del transporte de mercancías constituyen un grave problema para la Región de Calabria, principalmente debido a la falta de infraestructuras adecuadas. Italia ha declarado que las medidas en cuestión forman parte de un proyecto más amplio dirigido a mejorar la red de transporte en Calabria. Estas medidas permitirían a SO.G.A.S. mejorar la infraestructura y los servicios prestados por el aeropuerto en el marco de la nueva estrategia regional, dirigida a reforzar la red de transportes y a facilitar el acceso a la región.
- (120) A la luz de las anteriores consideraciones, la Comisión concluye que las ayudas de funcionamiento concedidas a SO.G.A.S. contribuyeron a la consecución de un objetivo de interés común destinado a mejorar la accesibilidad, conectividad y desarrollo regional mediante el desarrollo de una infraestructura de transporte aéreo segura y viable.
- (121) Como contemplan las nuevas Directrices para el sector de la aviación, los aeropuertos más pequeños pueden tener dificultades para financiar sus actividades a falta de fondos públicos. Según el punto 118 de las nuevas Directrices para el sector de la aviación, los aeropuertos con un tráfico anual inferior a 700 000 pasajeros podrían no estar en condiciones de cubrir en gran medida sus costes de funcionamiento. El tráfico del Aeropuerto dello Stretto se ha mantenido constantemente por debajo de los 700 000 pasajeros. Por lo tanto, la Comisión considera que la ayuda fue necesaria en la medida en que permitió una mejora de la conectividad de la Región de Calabria que el mercado por sí solo no habría podido ofrecer.
- (122) De no haber recibido la ayuda, las actividades del beneficiario se habrían reducido de manera significativa, o incluso habrían cesado. Al mismo tiempo, la ayuda no supera la cantidad necesaria para cubrir las pérdidas de explotación y, por lo tanto, se limitó al importe mínimo necesario para permitir la ejecución de la actividad subvencionada.
- (123) No hay ningún otro aeropuerto en la misma zona de influencia, ya que, como se ha explicado anteriormente, el aeropuerto más próximo está situado a más de 130 kilómetros de distancia ⁽³⁸⁾. Por otra parte, Italia ha confirmado que la infraestructura del aeropuerto se puso a disposición de todas las compañías aéreas de forma no discriminatoria. Ni la información de que dispone la Comisión, ni las observaciones de los interesados presentadas durante la investigación han cuestionado el acceso no discriminatorio a la infraestructura.
- (124) A la luz de estas consideraciones, la Comisión concluye que se cumplen las condiciones de compatibilidad definidas por las nuevas Directrices para el sector de la aviación.

7.3.3. Conclusiones sobre la compatibilidad de la ayuda

- (125) Sobre la base de la evaluación que precede, la Comisión concluye que la medida de ayuda notificada es compatible con el mercado interior con arreglo al artículo 107, apartado 3, del TFUE.

⁽³³⁾ Apartados 137 y 113 de las nuevas directrices para el sector de la aviación.

⁽³⁴⁾ Apartados 137 y 116 de las nuevas directrices para el sector de la aviación.

⁽³⁵⁾ Apartados 137 y 124 de las nuevas directrices para el sector de la aviación.

⁽³⁶⁾ Apartados 137 y 125 de las nuevas directrices para el sector de la aviación.

⁽³⁷⁾ Apartados 137 y 131 de las nuevas directrices para el sector de la aviación.

⁽³⁸⁾ Definida por las nuevas directrices para el sector de la aviación como el mercado geográfico cuyos límites se sitúan en torno a los 100 kilómetros o los 60 minutos de desplazamiento en automóvil, autobús, ferrocarril o tren de alta velocidad.

- (126) Esta conclusión, formulada con arreglo a las normas sobre ayudas estatales, debe entenderse sin perjuicio de la aplicación de otras disposiciones del Derecho de la Unión, incluidas las relativas al medio ambiente.

8. CONCLUSIONES

- (127) La Comisión considera que Italia ha ejecutado ilegalmente la ayuda en cuestión, en infracción de lo dispuesto en el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. No obstante, sobre la base de la evaluación anterior, ha decidido no plantear objeciones a la misma por considerarla compatible con el mercado interior con arreglo al artículo 107, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y con las nuevas Directrices para el sector de la aviación.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda estatal ejecutada por Italia en favor de SO.G.A.S. S.p.A. (Società per la Gestione dell'Aeroporto dello Stretto) por un importe de 6 392 847 EUR es compatible con el mercado interior de conformidad con el artículo 107, apartado 3, letra c), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión será la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 11 de junio de 2014.

Por la Comisión
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente