

DÉCISION DE LA COMMISSION**du 11 juin 2014****concernant l'aide d'État SA.26818 (C 20/10) (ex N 536/08 et NN 32/10) mise à exécution par l'Italie en faveur de SO.G.A.S. — Società di Gestione dell'Aeroporto dello Stretto**

[notifiée sous le numéro C(2014) 3571]

(Le texte en langue italienne est le seul faisant foi)**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2014/944/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), et notamment son article 108, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les parties intéressées à présenter leurs observations conformément auxdits articles ⁽¹⁾ et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

- (1) Le 27 octobre 2008, les autorités italiennes ont notifié à la Commission l'intention de la Région de Calabre d'accorder des aides consistant en des apports de capitaux destinés à couvrir les pertes financières subies en 2004 et en 2005 par SO.G.A.S. S.p.A. — Società di Gestione dell'Aeroporto dello Stretto (ci-après «SO.G.A.S.» ou le «bénéficiaire»), qui gère l'aéroport de Reggio Calabria.
- (2) Au cours de l'examen préliminaire, la Commission a appris l'existence d'autres mesures de soutien en faveur du même bénéficiaire, susceptibles de constituer des aides d'État illégales. Ces mesures ont été incluses dans l'enquête de la Commission.
- (3) Ayant été informée du fait que la contribution de l'État avait en réalité été accordée avant qu'elle ne puisse en apprécier la compatibilité avec le marché intérieur, la Commission a enregistré ce dossier comme une aide non notifiée, sous le n° NN 32/10.
- (4) La Commission a demandé des renseignements complémentaires sur la mesure notifiée par lettres du 27 novembre 2008, du 23 février 2009 et du 19 mai 2009, auxquelles l'Italie a répondu le 14 janvier 2009, le 26 mars 2009 et le 9 octobre 2009.
- (5) Par lettre du 20 juillet 2010, la Commission a informé l'Italie de sa décision d'ouvrir une procédure formelle d'examen conformément à l'article 108, paragraphe 2, du TFUE en ce qui concerne les mesures d'aide octroyées à SO.G.A.S. (ci-après, la «décision d'ouverture»).
- (6) La décision d'ouverture de la Commission a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽²⁾. La Commission a invité les parties intéressées à présenter leurs observations.
- (7) Par lettre du 19 novembre 2010, le bénéficiaire a présenté des observations sur la décision d'ouverture. Le 20 décembre 2010, la Commission a transmis ces observations aux autorités italiennes, en leur donnant la possibilité de les commenter. Le 29 avril 2011, après l'envoi d'un rappel par la Commission le 8 mars 2011, celle-ci a reçu les observations de l'Italie. La Commission n'a reçu aucune observation supplémentaire des parties intéressées.
- (8) Les autorités italiennes ont présenté des observations sur la décision d'ouverture par lettres du 23 septembre 2010 et du 15 décembre 2010.

⁽¹⁾ JO C 292 du 28.10.2010, p. 30.

⁽²⁾ Voir note de bas de page no 1.

- (9) Par lettre du 30 mars 2012, la Commission a demandé des informations complémentaires sur les mesures en cause, que les autorités italiennes ont fournies ultérieurement, par lettre du 30 avril 2012.

2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DES MESURES

2.1. Bénéficiaire

- (10) Le bénéficiaire des mesures est la société gestionnaire de l'aéroport de Reggio Calabria, SO.G.A.S.
- (11) SO.G.A.S. est une société de capitaux de droit italien, constituée en mars 1981, à participation entièrement publique.
- (12) Le volume de trafic géré par l'aéroport est passé de 272 859 passagers en 2004 à 571 694 passagers en 2012 ^(?).

2.2. Les mesures contestées

- (13) La mesure notifiée par l'Italie concerne l'apport de capitaux d'un montant de 1 824 964 EUR, effectué par la Région de Calabre pour couvrir les pertes subies par SO.G.A.S. en 2004 et en 2005.
- (14) En juin 2005 et 2006, les actionnaires publics de SO.G.A.S. ont décidé de compenser les pertes subies par la société de gestion aéroportuaire (respectivement 1 392 900 EUR et 2 257 028 EUR) au cours des deux années précédentes, par des apports de capitaux proportionnels. À l'époque, la Région de Calabre détenait 50 % du capital, tandis que le reste des actions était détenu par la commune de Reggio Calabria, la province de Reggio Calabria, la province de Messine, la commune de Messine, la chambre de commerce de Reggio Calabria et la chambre de commerce de Messine.
- (15) Sur la base des informations dont disposait la Commission au moment de l'adoption de la décision d'ouverture, la province de Reggio Calabria, la commune de Messine, la commune de Reggio Calabria et la chambre de commerce de Messine avaient déjà procédé aux apports de capitaux proportionnels.
- (16) En 2006, la société de gestion aéroportuaire a enregistré de nouvelles pertes d'un montant de 6 018 982 EUR. En décembre 2007, les actionnaires de SO.G.A.S. ont décidé de convertir les réserves de la société en fonds propres et de procéder à une réduction du capital social pour couvrir le solde des pertes. Le capital ainsi déterminé s'est toutefois révélé inférieur au minimum fixé par la législation italienne pour les sociétés de gestion aéroportuaire. Les actionnaires de SO.G.A.S. ont donc décidé d'augmenter le capital social de 2 742 919 EUR pour le ramener à un niveau conforme aux exigences légales. L'augmentation de capital a été réalisée par la conversion d'obligations souscrites précédemment par certains actionnaires de SO.G.A.S., pour un montant total de 2 742 919 EUR. Étant donné que la Région de Calabre ne faisait pas partie des actionnaires qui détenaient ces obligations convertibles, sa participation dans le capital de la société est passée de 50 % à 6,74 %.

2.3. Autorité chargée de l'octroi

- (17) La Région de Calabre est l'autorité chargée de l'octroi de l'aide en ce qui concerne les mesures en cause.
- (18) Ainsi qu'il a déjà été exposé ci-dessus, la province de Reggio Calabria, la commune de Reggio Calabria, la province de Messine, la commune de Messine, la chambre de commerce de Reggio Calabria et la chambre de commerce de Messine ont accordé des fonds publics à SO.G.A.S. sous la forme d'apports de capitaux proportionnels destinés à couvrir les pertes enregistrées en 2004, 2005 et 2006 et à ramener le capital social à un niveau conforme aux exigences légales.

2.4. Bilan

- (19) Les autorités italiennes ont notifié l'apport de capitaux d'un montant de 1 824 964 EUR correspondant à la participation de la Région de Calabre au capital de SO.G.A.S., tel que décidé respectivement en juin 2005 et 2006. En outre, comme cela a déjà été souligné, des pertes s'élevant à 1 824 964 EUR avaient été épongées par les autres actionnaires publics. Un autre apport de capitaux d'un montant de 2 742 919 EUR a été effectué en décembre 2007.
- (20) Le montant total correspondant aux mesures en cause s'élève donc à 6 392 847 EUR.

^(?) Selon les informations rendues publiques.

2.5. Procédures judiciaires nationales

- (21) Étant donné que la Région de Calabre avait décidé de ne pas effectuer les apports de capitaux décidés par les actionnaires en juin 2005 et 2006, dans l'attente d'une décision d'autorisation de la Commission, SO.G.A.S. s'est pourvue en justice devant le Tribunale di Reggio Calabria. Le Tribunale s'est prononcé en faveur de SO.G.A.S. et l'opposition de la Région a été rejetée en mai 2009.
- (22) Tout en reconnaissant la compétence de la Commission pour statuer sur la compatibilité des aides d'État avec le marché intérieur, le juge italien a considéré qu'il relevait de la compétence des juridictions nationales de décider si une mesure d'aide constitue ou non une aide d'État. Le juge a statué que, dans le cas d'espèce, le financement public ne devait pas être considéré comme une aide d'État dans la mesure où il n'était pas de nature à fausser la concurrence ni à affecter les échanges entre États membres. Il a en outre constaté que le principe de l'investisseur opérant dans une économie de marché aurait été respecté en l'espèce dans la mesure où, indépendamment des pertes subies en 2004 et en 2005, il existait, au moment de l'octroi de l'aide, des perspectives raisonnables de rentabilité à long terme.
- (23) La Région a formé opposition contre le jugement du Tribunale di Reggio Calabria en faisant valoir que la mesure constituait une aide d'État et qu'elle ne pouvait, par conséquent, pas être mise à exécution avant l'adoption d'une décision d'autorisation de la Commission. En décembre 2009, les autorités italiennes ont informé la Commission que l'opposition avait été rejetée et qu'elles ne disposaient pas d'autres moyens procéduraux pour s'opposer à l'octroi de l'aide publique à SO.G.A.S.

3. MOTIFS JUSTIFIANT L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE FORMELLE D'EXAMEN

- (24) Dans la décision d'ouverture, la Commission a considéré, à titre préliminaire, que les apports proportionnels de la Région et des autres actionnaires publics destinés à couvrir les pertes subies en 2004 et en 2005, ainsi que les apports de capitaux décidés par les actionnaires de SO.G.A.S. en décembre 2007, présentaient les caractéristiques d'aides d'État pour les raisons suivantes:
- ils consistaient en une cession de capitaux, par une série d'autorités régionales et locales, à savoir la Région de Calabre, la province de Reggio Calabria, la commune de Reggio Calabria, la province de Messine et la commune de Messine, et d'autorités locales autonomes de droit public telles que la chambre de commerce de Reggio Calabria et la chambre de commerce de Messine, à SO.G.A.S. et impliquaient dès lors des ressources publiques et étaient imputables à l'État;
 - ils ne respectaient pas le principe de l'investisseur privé en économie de marché et avaient, par conséquent, accordé un avantage sélectif à SO.G.A.S.;
 - ils étaient susceptibles de fausser la concurrence et d'affecter les échanges entre États membres.
- (25) La Commission a estimé, à titre préliminaire, que les mesures contestées étaient incompatibles avec le marché intérieur. Premièrement, la Commission a observé que l'Italie avait déclaré explicitement que SO.G.A.S. n'était pas soumise à des obligations de service d'intérêt économique général («SIEG»). Deuxièmement, la Commission a relevé, comme l'ont confirmé les autorités italiennes, que les mesures n'étaient pas liées à un investissement particulier de l'aéroport et a par conséquent estimé, à titre préliminaire, que la compatibilité des mesures ne pouvait être appréciée sur la base des critères prévus par les lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux ⁽⁴⁾ (ci-après «les lignes directrices dans le secteur de l'aviation de 2005»). Troisièmement, les autorités italiennes, tout en faisant valoir que SO.G.A.S. était une entreprise en difficulté au sens des lignes directrices communautaires concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté (ci-après «les lignes directrices concernant les aides au sauvetage et à la restructuration») ⁽⁵⁾, ont indiqué que les mesures notifiées ne faisaient pas partie d'un plan de restructuration et qu'il n'existait en fait aucun plan de ce type. Enfin, la Commission a estimé que les mesures n'étaient pas compatibles avec les lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 2007-2013 (ci-après «les lignes directrices concernant les aides à finalité régionale») ⁽⁶⁾, qui fournissent le cadre nécessaire à l'appréciation des aides accordées sur la base de l'article 107, paragraphe 3, points a) et c), du TFUE.
- (26) En ce qui concerne les actions intentées devant le juge national contre le refus de la Région de verser sa contribution proportionnelle avant l'autorisation de la Commission conformément aux règles sur les aides d'État, la Commission a estimé que, compte tenu de la primauté du droit de l'Union sur le droit national, et tant que la notification n'avait pas été formellement retirée, l'Italie était dans l'obligation de se conformer à la clause de suspension prévue par l'article 108, paragraphe 3, du TFUE. La Commission a estimé que la position adoptée par les juges nationaux aurait donc dû être réfutée et que les autorités italiennes n'auraient pas dû mettre à exécution la mesure notifiée aussi longtemps que la procédure en matière d'aides d'État était en cours, en vertu de la primauté de l'obligation de suspension prévue à l'article 108, paragraphe 3, du TFUE.

⁽⁴⁾ JO C 312 du 9.12.2005, p. 1 (points 53 à 63).

⁽⁵⁾ JO C 244 du 1.10.2004, p. 2.

⁽⁶⁾ JO C 54 du 4.3.2006, p. 13.

4. OBSERVATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES

- (27) La Commission n'a reçu des observations que du bénéficiaire SO.G.A.S., qui soutiennent et complètent les arguments avancés par les autorités italiennes au cours de la procédure formelle d'examen.

4.1. Existence d'une aide

- (28) Le bénéficiaire affirme que les mesures en cause ne constituent pas une aide d'État, car toutes les conditions visées à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE ne sont pas remplies. Plus précisément, le bénéficiaire affirme que la mesure: i) n'affecte pas les échanges entre États membres, ou ii) n'accorde pas d'avantage économique sélectif à SO.G.A.S., et iii) ne fausse pas ni ne menace de fausser la concurrence.
- (29) SO.G.A.S. affirme que les mesures contestées ont été accordées aux conditions normales du marché et qu'elles sont donc compatibles avec le principe de l'investisseur privé en économie de marché. La société prétend également que ces mesures sont compatibles avec les articles 2446 et 2447 du code civil italien, qui obligent les actionnaires d'une société anonyme ayant subi des pertes supérieures à un tiers du capital à couvrir ces pertes afin d'éviter la liquidation de la société. En outre, la non-couverture des pertes de la société de gestion aéroportuaire par ses actionnaires aurait entraîné la révocation (au titre de l'article 13 du décret ministériel n° 521 du 12 novembre 1997) de la gestion partielle de l'Aeroporto dello Stretto accordée à SO.G.A.S. en vertu de l'article 17 du décret législatif n° 67 de 1997, ainsi que l'impossibilité définitive pour la société d'obtenir la concession de la gestion totale, pour laquelle une demande avait été soumise au ministère italien des transports. Il serait donc raisonnable de considérer qu'un actionnaire privé, confronté à une telle situation, aurait agi de la même manière afin d'augmenter la valeur de sa participation.
- (30) Le bénéficiaire a rappelé que le Tribunale di Reggio Calabria avait demandé une évaluation indépendante de la société en juin 2008 et que la valeur de l'entreprise avait été estimée dans une fourchette comprise entre 12 000 000 EUR et 17 000 000 EUR.
- (31) Afin de mettre en évidence les perspectives de rentabilité de la société, le bénéficiaire a présenté à la Commission un plan industriel et financier établi en octobre 2008 par un consultant externe pour le compte de SO.G.A.S., qui prévoyait le retour à la rentabilité de la société en 2013.
- (32) SO.G.A.S. a également expliqué qu'en juillet 2007, un appel d'offres avait été lancé pour la privatisation partielle de son capital social. Dans ce contexte, une association temporaire d'entreprises (*Associazione Temporanea di Imprese*, ATI) italo-argentine a présenté une offre d'achat de 35 % du capital social de SO.G.A.S. Cette offre n'a pas été jugée économiquement avantageuse par les actionnaires de SO.G.A.S. En mars 2010, un nouvel appel d'offres a été publié pour l'acquisition de 35 % des actions de SO.G.A.S. Selon SO.G.A.S., les deux manifestations d'intérêt reçues en réponse à ce nouvel appel d'offres démontreraient, avec l'offre initiale de l'ATI, qu'en l'espèce, le principe de l'investisseur en économie de marché a été respecté.
- (33) En outre, le bénéficiaire juge erronée l'observation de la Commission selon laquelle les passagers qui utilisent l'Aeroporto dello Stretto peuvent, en fonction de leur lieu de résidence, utiliser plutôt les aéroports de Catane, de Lamezia Terme et de Crotona et que, par conséquent, les mesures contestées sont potentiellement de nature à fausser la concurrence au niveau de la société de gestion aéroportuaire.
- (34) Tout d'abord, l'Aeroporto dello Stretto et les aéroports de Catane, de Lamezia Terme et de Crotona sont des aéroports régionaux destinés aux vols directs, dont les zones d'attraction ne se chevauchent pas; ensuite, l'Aeroporto dello Stretto n'est en concurrence avec aucun autre aéroport italien ou de l'Union. L'ensemble des spécificités géographiques et des spécificités relatives aux infrastructures de la Région de Calabre exclut tout chevauchement potentiel de la zone d'attraction de l'Aeroporto dello Stretto avec celles des autres aéroports italiens voisins. L'aéroport de Lamezia Terme est distant de plus de 130 km, ce qui représente un temps de trajet en voiture d'une heure environ depuis l'Aeroporto dello Stretto. Il n'existe en outre pas de liaison directe à grande vitesse entre l'Aeroporto dello Stretto et celui de Crotona, situé à une distance d'environ trois heures. L'aéroport de Catane est situé, quant à lui, dans une autre région géographique, à plus de 130 km, ce qui correspond à une durée de trajet en voiture d'environ une heure trente, voire une heure quarante.
- (35) À cet égard, SO.G.A.S. a fourni un tableau qui donne les coefficients de corrélation entre les flux de passagers à l'arrivée à l'Aeroporto dello Stretto et ceux des aéroports de Lamezia Terme, de Crotona et de Catane. Ce tableau montre que les passagers de l'Aeroporto dello Stretto constituent une nouvelle composante du trafic régional. Par conséquent, l'éventuelle fermeture de cet aéroport entraînerait la perte d'une partie de la demande de services de transport aérien plutôt que sa redistribution entre les autres aéroports. SO.G.A.S. a également fourni un tableau qui montre que les mesures en cause ont effectivement créé une nouvelle demande de services de transport aérien dans la région, avec des retombées positives tant pour les compagnies aériennes qui souhaitent établir de nouvelles liaisons entre l'Aeroporto dello Stretto et d'autres aéroports nationaux et de l'Union, que pour d'autres aéroports qui doivent faire face à une demande croissante.

- (36) SO.G.A.S. a, en outre, contesté l'évaluation préliminaire de la Commission selon laquelle les mesures sont susceptibles de fausser la concurrence entre les compagnies aériennes. Le bénéficiaire a fait observer qu'en l'espèce, le financement public n'a été transféré à aucune compagnie aérienne sous la forme de redevances d'atterrissage moins élevées ou de facilités d'un autre type. Les redevances d'atterrissage et les autres conditions d'exploitation de l'aéroport sont fixées par l'autorité publique compétente sans aucune marge d'appréciation pour la société de gestion aéroportuaire. Enfin, le bénéficiaire a indiqué que l'Aeroporto dello Stretto était principalement desservi par Alitalia (qui assurait six vols quotidiens, sur un total de huit) et que rien ne laissait entendre que les compagnies charter et à bas coûts étaient intéressées par de nouvelles liaisons au départ de l'Aeroporto dello Stretto.
- (37) SO.G.A.S. a conclu en affirmant que, dans son appréciation des effets de la mesure sur la concurrence et sur les échanges entre États membres, la Commission aurait dû davantage prendre en compte les circonstances particulières du dossier et exclure que la mesure puisse constituer une aide d'État.

4.2. Compatibilité de l'aide

- (38) En ce qui concerne la compatibilité de la mesure au titre de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE, SO.G.A.S. a souligné que le financement public en cause visait le maintien en activité de la société de gestion aéroportuaire et le développement de certaines activités économiques. Cette démarche serait justifiée par le fait que les petits aéroports ne sont généralement pas en mesure de générer des revenus suffisants pour couvrir l'ensemble des coûts nécessaires au respect des normes de sécurité. En outre, l'Aeroporto dello Stretto, compte tenu des caractéristiques de ses infrastructures et des restrictions supplémentaires imposées par l'ENAC ⁽⁷⁾, pourrait difficilement accueillir des compagnies charter et à bas coûts.
- (39) En particulier, sur la base des paramètres définis par l'ENAC, l'Aeroporto dello Stretto fait partie des aéroports de niveau II. La classification effectuée par l'ENAC est fondée sur les dimensions des infrastructures plutôt que sur les volumes de trafic de passagers et oblige les aéroports enregistrant de faibles niveaux de trafic à supporter les mêmes coûts pour le respect des normes de sécurité qu'un aéroport accueillant plus d'un million de passagers par an.
- (40) Sans le financement public en cause, l'aéroport aurait été contraint de quitter le marché, ce qui aurait eu des conséquences dommageables au niveau régional sur la mobilité des habitants. Cela aurait également privé les actionnaires de toute possibilité de retour sur investissement.
- (41) Enfin, à titre subsidiaire, SO.G.A.S. soutient que, dans la mesure où la décision n° 2005/842/CE de la Commission ⁽⁸⁾ s'applique en l'espèce, les mesures contestées peuvent en toute hypothèse être jugées compatibles avec le marché intérieur et exemptées de l'obligation de notification.
- (42) SO.G.A.S. a affirmé qu'étant donné que le trafic annuel de l'aéroport ne dépassait pas le million de passagers au cours de la période de référence, sa gestion globale représentait un SIEG conformément à l'article 2, paragraphe 1, point d), de la décision n° 2005/842/CE. En outre, SO.G.A.S. a expliqué qu'en vertu du décret législatif n° 250 du 25 juillet 1997, les collectivités locales ne peuvent maintenir des participations que dans les sociétés de capitaux qui produisent des services d'intérêt général. SO.G.A.S. a toujours été détenue par des collectivités locales de Calabre et de Messine, ce qui permettrait de démontrer le caractère de SIEG reconnu à la gestion de l'aéroport. Afin de démontrer que la gestion de l'aéroport constitue bien un SIEG, SO.G.A.S. a présenté à la Commission les déclarations de la commune de Reggio Calabria du 27 juillet 2010 et du 19 juin 2010 faisant référence à l'importance des services de l'aéroport au niveau régional.
- (43) La compensation de service public serait limitée à la résorption des pertes subies par la société de gestion aéroportuaire pour la fourniture du SIEG et serait donc conforme aux principes de nécessité et de proportionnalité prévus par l'article 5, paragraphe 1, de la décision n° 2005/842/CE. Quant à l'absence d'un acte confiant effectivement à la société de gestion aéroportuaire la prestation du SIEG, SO.G.A.S. a proposé l'établissement d'un projet de convention, afin de dissiper tout doute, en ce qui concerne l'Aeroporto dello Stretto, au sujet du respect des quatre conditions cumulatives énoncées dans l'arrêt Altmark ⁽⁹⁾.

⁽⁷⁾ Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, l'autorité nationale italienne de l'aviation civile.

⁽⁸⁾ 8 Décision 2005/842/CE de la Commission du 28 novembre 2005 concernant l'application des dispositions de l'article 86, paragraphe 2, du traité CE aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général (JO L 312 du 29.11.2005, p. 67).

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

5. OBSERVATIONS DES AUTORITÉS ITALIENNES

- (44) Dans la décision d'ouverture, la Commission a fait observer qu'à l'époque, l'Italie avait confirmé que SO.G.A.S. n'était pas officiellement soumise à des obligations de service public d'intérêt général, raison pour laquelle il n'avait pas été possible de vérifier la compatibilité des mesures contestées avec les règles en matière de SIEG.

5.1. La nature de SIEG des activités de l'aéroport

- (45) Au cours de l'enquête, l'Italie a soutenu que les mesures en cause constituaient une compensation pour la prestation de SIEG par SO.G.A.S. Selon les autorités italiennes, il ne fallait pas exclure, en l'absence de preuves du contraire, que le respect des règles de l'Union en matière de SIEG puisse être confirmé, dans le cas de SO.G.A.S., par une «évaluation ex post».
- (46) Les autorités italiennes estiment que la position de la Commission privilégie excessivement les exigences formelles par rapport aux exigences de fond importantes des SIEG. À l'appui de cette allégation, l'Italie a fourni une évaluation rapide des quatre critères fixés dans l'arrêt Altmark. Elle a jugé que SO.G.A.S. a de fait été chargée d'une mission de service public. Cette mission serait confirmée, directement et indirectement, par plusieurs actes administratifs adoptés par les autorités locales. En ce sens, l'Italie a fourni le procès-verbal des délibérations du conseil communal de Reggio Calabria du 17 octobre 2007 portant décision de subventionner les pertes de la société de gestion aéroportuaire, ainsi que les procès-verbaux du conseil communal de Reggio Calabria du 16 juin 2009 et du 31 décembre 2009, qui mettraient en évidence le fait que les activités de l'aéroport peuvent être considérées comme un SIEG. En effet, dans le procès-verbal du conseil communal de Reggio Calabria du 17 octobre 2007, on peut lire que «la Région de Calabre a considéré que certaines activités de l'aéroport de Reggio Calabria étaient nécessaires aux fins de la prestation d'un service d'intérêt économique général, puisqu'elles imposaient à SO.G.A.S. S. p.A. un certain nombre d'obligations de service public afin de s'assurer que l'intérêt public général soit adéquatement préservé; dans de telles circonstances, l'exploitant gestionnaire de l'aéroport peut être subventionné par les autorités publiques pour les coûts additionnels engendrés par l'obligation de service public, qui sont tels que l'on ne peut exclure que la gestion d'un aéroport dans son ensemble puisse être considérée comme un service économique d'intérêt général».
- (47) De manière plus générale, la Région de Calabre adhère à un protocole pour le développement des aéroports de Lamezia Terme, de Crotona et de Reggio Calabria, dont il ressort que les services aéroportuaires revêtent le caractère de services publics essentiels pour le développement économique et social de la région et qui, comme tels, peuvent faire l'objet d'un financement au moyen de ressources de l'Union, ou de ressources nationales ou régionales.
- (48) Les autorités italiennes ont également souligné que, le 28 décembre 2008, la société de gestion aéroportuaire a demandé aux actionnaires d'assurer la compensation des pertes au titre de l'obligation de service public, et qu'aucun opérateur n'assurerait le service de gestion de l'aéroport dans des conditions purement commerciales. La première condition établie par l'arrêt Altmark serait donc respectée.
- (49) Les autorités italiennes affirment que les paramètres de la compensation peuvent facilement être déduits du bilan de SO.G.A.S., dans lequel les coûts de gestion sont exposés de manière transparente. Le financement public se limite donc à couvrir les pertes, sans que ne soit reconnue aucune marge en faveur du destinataire.
- (50) En ce qui concerne la troisième condition de l'arrêt Altmark, l'Italie a souligné que, dans le cas des services publics, les interventions de l'actionnaire public ne peuvent être comparées à celles d'un investisseur privé. Le comportement des autorités publiques peut être justifié par la poursuite d'un objectif d'intérêt public qui, en tant que tel, échappe à l'application du critère de l'investisseur privé. Étant donné qu'en l'espèce, le comportement des actionnaires publics n'était pas justifié par des considérations commerciales, aucune comparaison n'est possible avec le comportement éventuel d'un investisseur privé en économie de marché. L'Italie a conclu que la troisième condition établie par l'arrêt Altmark, dont il est présumé qu'elle implique l'application du critère de l'investisseur privé, n'est pas pertinente en l'espèce.
- (51) L'Italie a, enfin, conclu qu'étant donné la nature de service d'intérêt économique général de l'activité exercée par SO.G.A.S., les apports de capitaux peuvent être considérés, sur la base d'une évaluation ex post, comme des compensations pour la prestation de SIEG et qu'ils ne constituent par conséquent pas des aides d'État.

5.2. Compatibilité de l'aide

- (52) L'Italie a indiqué que même si elles devaient être considérées comme des aides d'État, les mesures en question devraient de toute façon être jugées compatibles avec le marché intérieur en vertu de l'article 2, paragraphe 1, de la décision n° 2005/842/CE.

5.3. Absence de distorsion de concurrence

- (53) L'Italie a fait référence au point 39 des lignes directrices dans le secteur de l'aviation de 2005, qui dispose que «les financements accordés aux petits aéroports régionaux (catégorie D) sont peu susceptibles de fausser la concurrence ou d'affecter les échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun».
- (54) Les autorités italiennes ont également indiqué que les activités de l'aéroport ne sont pas rentables, ce qui serait mis en évidence par le fait que, même si une grande publicité avait été faite à l'intention première de procéder à une privatisation partielle de la société, la procédure n'avait finalement pas abouti. Étant donné que les investisseurs potentiels auraient dû assumer l'obligation de compensation des pertes prévues pour les années à venir, comme le prévoyait le plan industriel et financier publié dans l'appel d'offres, et que la seule offre reçue n'avait pas été considérée comme économiquement viable, il serait évident que l'activité en cause est par nature destinée à générer des pertes. En outre, le fait qu'il n'y ait pas eu de candidats intéressés par la prise en charge de la totalité des pertes potentielles, mais uniquement dans des limites déterminées, prouverait l'absence d'un marché attrayant pour les investisseurs, ce qui, à son tour, exclurait que les mesures puissent avoir une incidence sur les échanges entre États membres.

6. OBSERVATIONS DE L'ITALIE SUR LES OBSERVATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES

- (55) Par lettre du 27 avril 2012, les autorités italiennes ont présenté, pour le compte de la Région de Calabre, leurs observations sur les observations formulées par SO.G.A.S. au cours de l'enquête.
- (56) L'Italie a soutenu les arguments avancés par le bénéficiaire, y compris ceux ayant trait à la nature de SIEG des mesures examinées, et a ajouté que précisément en raison de cette nature, elles ne peuvent pas être considérées comme des aides d'État.
- (57) La nature des mesures ne serait, en outre, pas susceptible de fausser la concurrence ni d'affecter les échanges entre États membres.

7. APPRÉCIATION DE L'AIDE

7.1. Existence d'une aide

- (58) L'article 107, paragraphe 1, du TFUE prévoit que, sauf dérogation, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.
- (59) Les critères définis à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE sont cumulatifs. Dès lors, pour déterminer si la mesure notifiée constitue une aide d'État au sens de cette disposition, toutes les conditions précitées doivent être remplies. Plus précisément, le soutien financier:
- est accordé par l'État ou au moyen de ressources d'État;
 - favorise certaines entreprises ou certaines productions;
 - fausse ou menace de fausser la concurrence;
 - affecte les échanges entre États membres.
- (60) Dans l'arrêt Flughafen Leipzig-Halle ⁽¹⁰⁾, le Tribunal a déclaré que la construction et la gestion d'un aéroport civil constituent des activités de nature économique. La seule exception concerne certaines activités qui relèvent normalement de l'exercice de l'autorité publique et ne peuvent donc pas être considérées comme des activités économiques. Le financement de ces activités par l'État ne relève pas des règles en matière d'aides d'État. Il est donc incontestable que SO.G.A.S constitue une entreprise au sens des règles en matière d'aides d'État, car elle gère l'Aeroporto dello Stretto et offre des services aéroportuaires, en contrepartie d'un paiement, aux opérateurs économiques (en particulier des compagnies aériennes) présents sur cet aéroport.

7.1.1. Ressources d'État

- (61) La notion d'aide d'État inclut tout avantage direct ou indirect qui est financé au moyen de ressources d'État et accordé par l'État lui-même ou par des organismes intermédiaires agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par l'État. Par conséquent, elle s'étend également à toutes les aides attribuées par des entités régionales ou locales des États membres, quels que soient le statut et la désignation de celles-ci ⁽¹¹⁾.

⁽¹⁰⁾ Arrêt du Tribunal du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH et Mitteldeutsche Flughafen AG/Commission et T-443/08, Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt/Commission, Rec. 2011, p. 1311.

⁽¹¹⁾ Arrêt de la Cour du 14 octobre 1987 dans l'affaire 248/84, République fédérale d'Allemagne/Commission des Communautés européennes, Rec. 1987, p. 4013, et arrêt du Tribunal du 12 mai 2011 dans les affaires jointes T-267/08 et T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais et Communauté d'agglomération du Douaisis/Commission des Communautés européennes, Rec. 2011, p. II-0000, point 108.

(62) Aux considérants 27 et 28 de la décision d'ouverture, la Commission a constaté que la mesure en cause a consisté en une cession de capitaux, par une série d'autorités régionales et locales, à SO.G.A.S. Dès lors, elle a estimé que les mesures en cause impliquaient des ressources publiques imputables à l'État. En outre, la Commission a considéré que les ressources des chambres de commerce italiennes constituent des ressources d'État. Étant donné que les chambres de commerce sont des entités publiques de droit public, qui sont considérées au regard de ce dernier comme faisant partie intégrante de l'administration publique, et qu'elles sont chargées de certaines fonctions publiques, la Commission a estimé que leurs décisions étaient imputables à l'Italie. Sur cette base, les ressources de la chambre de commerce de Messine sont considérées comme des ressources publiques et leur cession peut être imputée à l'État. Ni l'Italie ni les tiers intéressés n'ont contesté cette conclusion préliminaire au cours de l'enquête.

(63) En conséquence, la Commission confirme que toutes les mesures en cause sont accordées au moyen de ressources de l'État et lui sont imputables.

7.1.2. *Avantage économique sélectif*

(64) Le financement public est sélectif puisqu'il bénéficie à une seule entreprise: SO.G.A.S. Dans ce cas particulier, il couvre les pertes subies par la société dans le cadre de son activité ordinaire.

(65) La Commission estime que, dans la mesure où la construction et la gestion d'une infrastructure aéroportuaire constituent des activités de nature économique, le financement public accordé au gestionnaire de cette infrastructure pour couvrir les coûts qu'il devrait normalement supporter constitue un avantage économique pour SO.G.A.S., en ce sens qu'il renforce sa position sur le marché et empêche que les forces en présence sur le marché ne produisent leurs conséquences normales ⁽¹²⁾.

(66) La Commission note que si, au stade préliminaire, l'Italie avait soutenu que l'aéroport n'avait pas été officiellement chargé de la prestation d'un SIEG, elle a modifié sa position à la suite de l'adoption de la décision d'ouverture, en faisant valoir que le financement public en question représentait effectivement une compensation publique pour l'exécution des obligations de service public («OSP») ⁽¹³⁾.

(67) Afin d'évaluer si la compensation pour la fourniture d'un SIEG confère un avantage au sens de l'article 107 du TFUE, la Cour, dans l'arrêt *Altmark*, a défini les critères suivants ⁽¹⁴⁾:

- 1) l'entreprise bénéficiaire a effectivement été chargée de l'exécution d'obligations de service public et ces obligations ont été clairement définies (ci-après, le «premier critère *Altmark*»);
- 2) les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation doivent être préalablement établis de façon objective et transparente (ci-après, le «deuxième critère *Altmark*»);
- 3) la compensation ne saurait dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations (ci-après, le «troisième critère *Altmark*»);
- 4) lorsque le choix de l'entreprise à charger de l'exécution d'obligations de service public, dans un cas concret, n'est pas effectué dans le cadre d'une procédure de marché public permettant de sélectionner le candidat capable de fournir ces services au moindre coût pour la collectivité, le niveau de la compensation nécessaire doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport afin de pouvoir satisfaire aux exigences de service public requises aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations (ci-après, le «quatrième critère *Altmark*»).

7.1.2.1. Sur le premier critère *Altmark*

(68) La première condition établie par l'arrêt *Altmark* coïncide avec la condition de mandat explicite et de définition claire des SIEG requise par l'article 106, paragraphe 2, du TFUE ⁽¹⁵⁾.

⁽¹²⁾ Arrêt du 14 février 1990 dans l'affaire C-301/87, *France/Commission*, Rec. 1990, p. I-307, point 41.

⁽¹³⁾ La Commission relève que les observations présentées par les autorités italiennes au cours de la procédure formelle d'examen sont différentes de celles qu'elles ont fournies avant sa décision d'ouvrir la procédure concernant les mesures en cause. En particulier, dans la décision d'ouverture, la Commission a fait observer qu'à l'époque, l'Italie avait confirmé que SO.G.A.S. n'était pas officiellement soumise à des obligations de service public d'intérêt général, raison pour laquelle il n'avait pas été possible de vérifier la compatibilité des mesures contestées avec les règles en matière de SIEG. Par la suite, au cours de l'enquête, l'Italie a expliqué que SO.G.A.S. avait été effectivement chargée de la prestation d'un SIEG et que les mesures examinées par la Commission constitueraient, dès lors, une compensation légitime octroyée en contrepartie de la prestation d'un service public.

⁽¹⁴⁾ Arrêt de la Cour du 24 juillet 2003 dans l'affaire C-280/00, *Altmark Trans et Regierungspräsidium Magdeburg*, Rec. 2003, p. I-7747.

⁽¹⁵⁾ 15 Point 47 de la communication de la Commission relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général (JO C 8 du 11.1.2012, p. 15).

- (69) Tout d'abord, l'article 106, paragraphe 2, du TFUE ne s'applique qu'aux «entreprises chargées de la gestion» d'un SIEG. La Cour de justice a souligné à maintes reprises la nécessité d'un acte d'attribution ⁽¹⁶⁾. En effet, cet acte est nécessaire afin de définir les obligations respectives de l'entreprise et de l'État. En l'absence de cet acte officiel, la mission spécifique de l'entreprise est inconnue et il est impossible de déterminer une compensation équitable ⁽¹⁷⁾. Par conséquent, la nécessité d'une définition claire du SIEG fait partie intégrante et essentielle du mandat et découle donc directement de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE. L'attribution d'un service à une entreprise doit également, en toute logique, être accompagnée de sa définition.
- (70) Dans sa communication sur les services d'intérêt général de 2001, la Commission avait déjà mis l'accent sur le lien entre la définition de l'attribution et la nécessité et la proportionnalité de la compensation des SIEG au regard de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE ⁽¹⁸⁾. Le point 22 de la communication précise que «dans tous les cas, pour que l'exception prévue à l'article 106, paragraphe 2, du TFUE soit applicable, la mission de service public doit être clairement définie et confiée explicitement [...] par un acte de la puissance publique. Cette obligation est nécessaire pour garantir une sécurité juridique ainsi qu'une transparence vis-à-vis des citoyens, et elle est indispensable pour que la Commission puisse vérifier si le critère de la proportionnalité est respecté». Le mandat et la définition sont donc des conditions préalables essentielles à toute appréciation significative de la proportionnalité de la compensation. En effet, les juridictions de l'Union ont souligné à plusieurs reprises la nécessité d'une définition claire des obligations de service public, tant pour l'application de l'exception visée par l'arrêt Altmark que pour celle de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE ⁽¹⁹⁾.
- (71) L'encadrement SIEG de 2005 ⁽²⁰⁾ confirme cette approche. En vertu du point 8 de cet encadrement, la Commission peut déclarer compatibles avec le marché intérieur les compensations de service public qui constituent des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, sous réserve qu'elles remplissent les conditions fixées dans l'encadrement. Ces conditions incluent, en particulier, l'attribution du SIEG au moyen d'un ou de plusieurs actes officiels, indiquant la nature précise et la durée des obligations de service public, les paramètres de calcul, de contrôle et de révision de la compensation ainsi que les modalités de remboursement des éventuelles surcompensations et les moyens d'éviter ces surcompensations (point 13 de l'encadrement SIEG de 2005).
- (72) La communication de la Commission de 2011 sur l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général ⁽²¹⁾ précise, elle aussi, que le SIEG et les obligations de service public doivent être définis clairement au préalable. Selon le point 51 de cette communication, «[p]our que l'article 106, paragraphe 2, du traité puisse s'appliquer, la gestion d'un SIEG doit être confiée à une ou plusieurs entreprises. Les entreprises en cause doivent donc avoir été chargées d'une mission particulière par l'État. La première condition établie par l'arrêt Altmark exige également que l'entreprise soit chargée de l'exécution d'obligations de service public. Il en résulte que si l'on veut se conformer à la jurisprudence Altmark, une attribution de service public est nécessaire pour définir les obligations des entreprises en cause et de l'autorité». Le point 52 suivant prévoit que la mission de service public doit être confiée au moyen d'un ou de plusieurs actes qui doivent préciser au moins la nature et la durée des obligations de service public; l'entreprise et, s'il y a lieu, le territoire concerné; la nature de tout droit exclusif ou spécial octroyé à l'entreprise par l'autorité en cause; les paramètres de calcul, de contrôle et de révision de la compensation ainsi que les modalités de remboursement des éventuelles surcompensations et les moyens d'éviter ces surcompensations.

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

⁽¹⁷⁾ Point 5.1 du document de travail des services de la Commission du 20 novembre 2007 intitulé «*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*» (questions fréquemment posées au sujet de la décision de la Commission du 28 novembre 2005 concernant l'application de l'article 86, paragraphe 2, du traité CE aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général, et de l'encadrement communautaire des aides d'État sous forme de compensation de service public) accompagnant la communication intitulée «*Les services d'intérêt général, y compris les services sociaux d'intérêt général: un nouvel engagement européen*». Ce document de travail est disponible en langue anglaise à l'adresse: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007SC1516:EN:HTML>.

⁽¹⁸⁾ Communication de la Commission sur les services d'intérêt général en Europe (communication SIEG de 2001) (JO C 17 du 19.1.2001, p. 4).

⁽¹⁹⁾ Affaire C-280/00, *Altmark*, Rec. 2003, p. I-7747, point 87; affaire T-137/10, *CBI/Commission*, arrêt du 7 novembre 2012, non encore publié, points 97 et 98.

⁽²⁰⁾ Encadrement communautaire des aides d'État sous forme de compensations de service public (JO C 297 du 29.11.2005, p. 4).

⁽²¹⁾ JO C 8 de 11.1.2012, p. 4.

- (73) Toutefois, les autorités italiennes font valoir que l'approche de la Commission est trop formaliste et que SO.G.A.S. avait effectivement été chargée d'un SIEG, en se fondant en grande partie sur des documents postérieurs à l'adoption des mesures en cause.
- (74) Selon l'Italie, la qualification de service d'intérêt économique général de la gestion de l'Aeroporto dello Stretto devrait être déduite des nombreuses décisions régionales qui mentionnent l'intérêt public des services aéroportuaires et leur rôle dans l'aide au développement économique de la région. Or, aucune de ces décisions régionales n'a fourni de définition explicite de la prétendue mission de service public confiée au gestionnaire de l'aéroport, ni les règles qui régissent la compensation. En outre, la Commission note que les actes en question ont été publiés à partir de 2007 et sont donc postérieurs à la prétendue mise en place des services d'intérêt économique général, à savoir l'activité de l'aéroport au cours de la période comprise entre 2004 et 2006. De plus, l'Italie n'a fourni à la Commission aucun document qui soit antérieur à 2004 et qui définisse la portée des prétendues obligations de service public imposées au bénéficiaire.
- (75) Par conséquent, la Commission estime qu'en l'espèce, le prétendu SIEG n'a pas été correctement confié au bénéficiaire.
- (76) La Commission ne peut accepter la thèse des autorités italiennes selon laquelle les obligations de service public pourraient légitimement être compensées même si le service n'avait pas été préalablement qualifié de SIEG et confié ex ante en tant que tel au bénéficiaire. Si tel devait être le cas, les États membres pourraient, à leur discrétion, réexaminer ex post la nécessité réelle de l'imposition des obligations de service public. En d'autres termes, si une entreprise venait à subir des pertes financières, les États membres pourraient lui confier des missions de service public qui lui donneraient droit à une compensation destinée à la soutenir, indépendamment de toute évaluation ex ante de la nécessité réelle de fournir ce service dans l'intérêt général. Cette approche n'est pas compatible avec la condition selon laquelle les services d'intérêt économique général doivent être confiés à l'entreprise concernée au moyen d'un ou de plusieurs actes officiels indiquant notamment la nature et la durée des obligations de service public, les paramètres de calcul, de contrôle et de révision de la compensation, ainsi que les mesures nécessaires pour éviter et, le cas échéant, récupérer les surcompensations. L'affirmation des autorités italiennes selon laquelle les services aéroportuaires seraient essentiels pour le développement économique de la région n'est pas suffisante pour considérer que le SIEG a été correctement conféré au bénéficiaire, dans la mesure où les obligations de service public et les règles relatives à la compensation n'ont pas été établies au préalable et de manière transparente.
- (77) En outre, admettre la position des autorités italiennes selon laquelle les États membres peuvent confier des SIEG ex post reviendrait à favoriser les États qui ont enfreint les obligations de notification et de suspension. Ces États pourraient soutenir que les aides d'État accordées illégalement à une entreprise servaient effectivement à compenser les coûts d'un service public fourni incidemment par le bénéficiaire (sans toutefois que ce service ait été préalablement défini ou confié à l'entreprise). D'autre part, les États membres qui voudraient se conformer à l'obligation de notification devraient définir clairement le SIEG et l'attribuer ex ante afin de respecter les règles sur les SIEG et la jurisprudence Altmark.
- (78) Il en résulterait une incitation à l'absence de notification de nouvelles aides d'État par les États membres, ce qui irait à l'encontre du principe bien établi selon lequel les États membres qui ne notifient pas une aide d'État ne peuvent bénéficier d'un traitement préférentiel par rapport aux États membres qui procèdent à cette notification⁽²²⁾.
- (79) En résumé, la Commission conclut que la première condition énoncée dans l'arrêt Altmark n'a pas été respectée; sur la base des considérations développées ci-dessous, elle estime en outre que dans le cas de l'espèce, les autres conditions Altmark n'étaient pas non plus remplies.

7.1.2.2. Sur le deuxième critère Altmark

- (80) En l'espèce, aucun des paramètres de calcul de la compensation n'a été établi au préalable. Et les prétendus actes d'attribution auxquels font référence les autorités italiennes ne définissent pas en détail les services qui devraient être fournis par le bénéficiaire et ne fixent aucun mécanisme de compensation pour la prétendue mission de service public dont il serait investi.

7.1.2.3. Sur le troisième critère Altmark

- (81) Selon le troisième critère Altmark, la compensation reçue pour la fourniture de prestations relevant des obligations de service public ne saurait dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts supportés, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

⁽²²⁾ Affaire 301/87, France/Commission, Rec. 1990, p. 307, point 11; affaires jointes T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 à 607/97, T-1/98, T-3/98 à T-6/98 et T-23/98 Alzetta Mauro e a./Commission, Rec. 2000, p/II-2319, point 79 et la jurisprudence qui y est citée; affaires jointes T-394/08, T-408/08, T-453/08 et T-454/08 Regione autonoma della Sardegna e a./Commission, arrêt du 20 septembre 2011, non encore publié, point 91.

- (82) La Commission ne peut retenir l'argument de l'Italie selon lequel l'aéroport en question n'aurait reçu que le financement public nécessaire pour l'exécution des obligations de service public dans la mesure où ce financement était limité à la compensation des pertes d'exploitation. Un principe fondamental de l'appréciation de la proportionnalité de la compensation est que seuls les coûts nets supportés par l'opérateur public pour l'exécution des obligations de service public peuvent donner lieu à une compensation. En l'absence d'une définition claire des obligations incombant au bénéficiaire, la Commission ne saurait déterminer avec certitude les coûts qui auraient dû être pris en considération aux fins du calcul de la compensation.
- (83) Même si la gestion d'un aéroport dans son ensemble pourrait être considérée comme un SIEG, certaines activités qui ne sont pas directement liées aux activités de base, qui comprennent, entre autres, la construction, le financement, l'exploitation et la location d'espaces et de biens immobiliers à usage de bureaux, le stockage, les hôtels et les entreprises industrielles dans l'enceinte de l'aéroport, ainsi que les magasins, les restaurants et les parkings, ne relèveraient de toute façon pas de la mission de SIEG et ne sauraient, dès lors, être subventionnées au titre des règles sur les SIEG. Les autorités italiennes n'ont fourni aucun élément de nature à démontrer l'absence de subventions en faveur d'activités non directement liées aux activités de base de l'aéroport, conformément aux points 34 et 53, sous iv), des lignes directrices dans le secteur de l'aviation de 2005.

7.1.2.4. Sur le quatrième critère Altmark

- (84) Le quatrième critère Altmark dispose que pour ne pas constituer une aide d'État, la compensation doit être limitée au minimum nécessaire. Ce critère sera réputé rempli si le destinataire de la compensation est sélectionné dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres public ou, à défaut, si la compensation est calculée par référence aux coûts d'une entreprise rentable.
- (85) Dans le cas d'espèce, le bénéficiaire n'a pas été choisi par une procédure d'appel d'offres public. Par ailleurs, les autorités italiennes n'ont pas non plus fourni à la Commission le moindre élément attestant que le niveau de compensation a été déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et dotée des moyens adéquats afin de pouvoir satisfaire aux exigences de service public requises, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations. Par conséquent, la Commission estime qu'il n'est pas possible de conclure que le financement public en question a été déterminé sur la base des coûts supportés par une entreprise rentable.
- (86) Dès lors, la Commission n'est pas en mesure de conclure que le bénéficiaire a fourni les services en cause au moindre coût pour la collectivité.
- (87) Par souci d'exhaustivité, la Commission fait observer que, durant le déroulement de l'enquête, le bénéficiaire a également avancé l'argument selon lequel les mesures seraient conformes au principe de l'investisseur en économie de marché. Bien que le gestionnaire de l'aéroport ait subi des pertes, il était légitime de présumer que l'activité ait aussi généré des bénéfices.
- (88) À cet égard, la Commission fait tout d'abord observer que, contrairement à ce que soutient le bénéficiaire, l'Italie, au cours de l'enquête, n'a pas affirmé que l'État avait investi dans la société de gestion de l'aéroport en prévision de sa rentabilité et qu'elle a, au contraire, fait valoir que le principe de l'investisseur privé en économie de marché n'était pas applicable au cas d'espèce (voir considérant 49).
- (89) Ensuite, aux fins de l'appréciation sur la base du principe de l'investisseur opérant dans une économie de marché, il y a lieu d'apprécier si, dans des circonstances similaires, un investisseur privé se serait comporté de la même manière. La Cour de justice a précisé à cet égard que, si le comportement de l'investisseur privé, auquel doit être comparée l'intervention de l'investisseur public poursuivant des objectifs de politique économique, n'est pas nécessairement celui de l'investisseur ordinaire plaçant des capitaux en vue de leur rentabilisation à plus ou moins court terme, il doit, au moins, être celui d'un holding privé ou d'un groupe privé d'entreprises poursuivant une politique structurelle, globale ou sectorielle, et guidé par des perspectives de rentabilité à plus long terme ⁽²³⁾. Pour rechercher si l'État a adopté ou non le comportement d'un investisseur avisé dans une économie de marché, il faut se replacer dans le contexte de l'époque au cours de laquelle les mesures de soutien financier ont été prises pour évaluer la rationalité économique du comportement de l'État et donc s'abstenir de toute appréciation fondée sur une situation postérieure ⁽²⁴⁾. Selon une jurisprudence constante, lorsqu'un État membre invoque le principe de l'investisseur en économie de marché dans le cadre de la procédure administrative, il lui incombe, en cas de doute, d'établir sans équivoque et sur la base d'éléments objectifs et vérifiables que la mesure mise en œuvre ressortit à sa qualité d'actionnaire. Ces éléments doivent faire apparaître clairement que l'État membre concerné a pris, préalablement ou simultanément à l'octroi de l'avantage économique, la décision de procéder, par la mesure effectivement mise en œuvre, à un investissement dans l'entreprise publique contrôlée ⁽²⁵⁾.

⁽²³⁾ Voir notamment les affaires jointes C-278/92, C-279/92 et C-280/92, Espagne/Commission, Rec. 1994, p. I-4103, points 20 à 22.

⁽²⁴⁾ Arrêt Stardust Marine, point 71.

⁽²⁵⁾ Voir affaire C-124/10 P Commission/Électricité de France (EDF), points 82 et 83, et affaires jointes T-268/08 et T-281/08 Land Burgenland (Autriche) et République d'Autriche/Commission européenne, point 155.

- (90) En ce sens, la Commission ne peut pas accepter la thèse, soutenue par le bénéficiaire, selon laquelle les mesures en cause auraient été déterminées par les perspectives de rentabilité de la société, illustrées par le plan d'activité rédigé en 2008, qui visait à rétablir la rentabilité de la société, étant donné que ce plan a été achevé après que les mesures en question avaient déjà été décidées. La Commission estime qu'un investisseur privé n'apporterait de nouveaux capitaux dans une société dont le capital est inférieur au minimum légal, comme c'était le cas pour SO.G.A.S., que si, au moment de prendre cette mesure, il pouvait prévoir le retour à la rentabilité de la société dans un délai raisonnable. Étant donné que ni les autorités italiennes ni SO.G.A.S n'ont fourni d'éléments concrets remontant à la période des mesures en question de nature à établir que les autorités publiques avaient l'intention de réaliser un investissement et pouvaient raisonnablement attendre de cette opération un rendement économique acceptable pour un investisseur privé, et puisque l'Italie a explicitement confirmé que le principe de l'investisseur privé en économie de marché ne s'applique pas dans la présente affaire, la Commission conclut que ces mesures n'étaient pas conformes au principe de l'investisseur en économie de marché.

7.1.2.5. Conclusions

- (91) La Commission considère que la présente affaire ne satisfait à aucune des quatre conditions établies par la Cour de justice dans l'affaire Altmark, et que les mesures en cause ne sont pas conformes au principe de l'investisseur en économie de marché. Par conséquent, elle conclut que les mesures en cause, à savoir les apports de capitaux effectués pour financer les pertes subies par SO.G.A.S. en 2004, 2005 et 2006 confèrent un avantage économique à la société de gestion aéroportuaire.

7.1.3. Distorsion de concurrence et affectation des échanges entre États membres

- (92) Pour ce qui est de la distorsion de concurrence, l'Italie a souligné que, selon les lignes directrices dans le secteur de l'aviation de 2005, «les financements accordés aux petits aéroports régionaux (catégorie D) sont peu susceptibles de fausser la concurrence ou d'affecter les échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun». Le texte cité se réfère toutefois à l'appréciation de la compatibilité des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE et ne vise pas à exclure que le financement public de petits aéroports puisse constituer une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.
- (93) En outre, la Commission rappelle que le point 40 des lignes directrices sur le secteur dans le secteur de l'aviation de 2005 prévoit également qu'«[a]u-delà de ces indications générales, il n'est cependant pas possible d'établir un diagnostic adapté à la diversité des situations possibles, notamment pour les aéroports des catégories C et D. C'est pourquoi toute mesure susceptible de constituer une aide d'État à un aéroport devra être notifiée afin notamment d'examiner son effet sur la concurrence et les échanges entre États membres et, le cas échéant, sa compatibilité.»
- (94) L'Aeroporto dello Stretto est l'un des trois aéroports de la région de Calabre, situé à l'extrémité sud de la péninsule italienne. Le trafic de l'aéroport est toujours resté en dessous du million de passagers ⁽²⁶⁾. Au moment de l'application de la mesure en cause, l'aéroport appartenait par conséquent à la catégorie D des «petits aéroports régionaux», en vertu des lignes directrices dans le secteur de l'aviation de 2005. Toutefois, le trafic de passagers géré par l'aéroport en 2012 a doublé par rapport à 2004.
- (95) La Commission note que le marché de la gestion aéroportuaire, qui comprend les petits aéroports régionaux, est un marché concurrentiel, sur lequel interviennent une série de sociétés privées et publiques dans toute l'Union. Cet élément est également confirmé par le fait que l'Italie envisageait de privatiser partiellement la société gestionnaire de l'Aeroporto dello Stretto et qu'elle a, à cet effet, publié en 2007 un appel d'offres ouvert aux entreprises de tous les États membres de l'Union (voir considérant 32). Par conséquent, le financement public d'un organisme de gestion aéroportuaire peut fausser la concurrence sur le marché de la gestion des installations aéroportuaires. En outre, même les aéroports appartenant à différentes zones d'attraction peuvent opérer en concurrence les uns avec les autres pour attirer des passagers. En effet, dans une certaine mesure et pour certains passagers, plusieurs destinations différentes sont interchangeables. Par conséquent, le financement public en faveur des aéroports est susceptible de fausser la concurrence et d'affecter les échanges sur le marché du transport aérien de l'Union.
- (96) Dans le cas d'espèce, étant donné qu'à l'époque des faits, l'Aeroporto dello Stretto desservait principalement des destinations nationales et deux liaisons internationales (Paris et Malte) et que, grâce aux fonds reçus, l'aéroport a eu la possibilité de rester sur le marché et d'étendre considérablement son activité, la Commission considère que les mesures en cause peuvent avoir faussé la concurrence et affecté les échanges entre États membres.

7.1.4. Conclusions concernant l'existence d'une aide

- (97) À la lumière de ce qui précède, la Commission conclut que les apports de capitaux en faveur de SO.G.A.S. concédés par ses actionnaires publics pour compenser les pertes des exercices 2004, 2005 et 2006 constituent des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

⁽²⁶⁾ Données officielles.

7.2. Légalité de l'aide

- (98) Les mesures en cause ont été mises en œuvre avant leur autorisation formelle par la Commission; ainsi, l'Italie n'a pas respecté l'obligation de suspension prévue à l'article 108, paragraphe 3, du TFUE.

7.3. Compatibilité de l'aide

7.3.1. Compatibilité au regard des règles sur les SIEG

- (99) SO.G.A.S. soutient que l'aide en cause est compatible avec le marché intérieur au sens de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE.
- (100) Cet article 106, paragraphe 2, dispose que «les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général ou présentant le caractère d'un monopole fiscal sont soumises aux règles des traités, notamment aux règles de concurrence, dans les limites où l'application de ces règles ne fait pas échec à l'accomplissement en droit ou en fait de la mission particulière qui leur a été impartie. Le développement des échanges ne doit pas être affecté dans une mesure contraire à l'intérêt de l'Union».
- (101) Cet article introduit une dérogation à l'interdiction d'octroi d'aides d'État au titre de l'article 107 du TFUE dans la mesure où l'aide est nécessaire et proportionnée pour assurer la fourniture de services d'intérêt économique général dans des conditions économiques acceptables. En vertu du paragraphe 3 de l'article 106 du TFUE, la Commission veille à l'application du même article, notamment en précisant les conditions du respect des critères de nécessité et de proportionnalité.
- (102) Avant le 31 janvier 2012, l'encadrement communautaire des aides d'État sous forme de compensations de service public (ci-après, l'«encadrement SIEG de 2005») ⁽²⁷⁾ et la décision SIEG de 2005 représentaient la réglementation adoptée par la Commission pour l'application de la dérogation prévue à l'article 106, paragraphe 2, du TFUE.
- (103) Le 31 janvier 2012, le nouveau paquet SIEG est entré en vigueur, et notamment l'encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public (2011) (ci-après, l'«encadrement SIEG de 2011») ⁽²⁸⁾ et la décision n° 2012/21/UE de la Commission ⁽²⁹⁾.

7.3.1.1. Compatibilité au sens de la décision n° 2005/842/CE

- (104) Les mesures en cause ont été accordées en juin 2004, en juin 2005 et en décembre 2007. Le bénéficiaire affirme que ces mesures sont exemptées de l'obligation de notification en vertu de la décision n° 2005/842/CE.
- (105) La décision n° 2005/842/CE a déclaré compatibles les aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées dans le cadre du SIEG aux entreprises qui répondent aux conditions fixées dans ladite décision. En particulier, la décision n° 2005/842/CE a déclaré compatibles les aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées aux aéroports i) dont le trafic annuel ne dépasse pas un million de passagers, ii) dont le chiffre d'affaires total avant impôt est inférieur à 100 millions d'EUR pendant les deux exercices précédant celui de l'octroi du service d'intérêt économique général et qui reçoivent une compensation d'obligations de service public, dont le montant annuel est inférieur à 30 millions d'EUR ⁽³⁰⁾.
- (106) La décision n° 2005/842/CE s'appliquait uniquement aux aides sous forme de compensations de service public correspondant à de réels services d'intérêt économique général. Pour pouvoir bénéficier de cette exemption, la compensation des obligations de service public au titre de l'exploitation du SIEG devait en outre respecter les conditions spécifiques prévues aux articles 4, 5 et 6 de la décision ⁽³¹⁾.
- (107) L'article 4 de la décision n° 2005/842/CE prévoit que le service d'intérêt économique général doit être confié à l'entreprise concernée au moyen d'un ou de plusieurs actes officiels indiquant notamment la nature et la durée des obligations de service public, les paramètres de calcul, de contrôle et de révision de la compensation, ainsi que les mesures nécessaires pour éviter et, le cas échéant, récupérer les surcompensations. L'article 5 de la décision n° 2005/842/CE dispose que le montant de la compensation ne doit pas excéder ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable. Enfin, l'article 6 de la décision n° 2005/842/CE prévoit que les États membres procèdent à des contrôles réguliers afin de s'assurer que les entreprises ne bénéficient pas d'une compensation excédant le montant déterminé conformément à l'article 5.

⁽²⁷⁾ JO C 297 du 29.11.2005.

⁽²⁸⁾ JO C 8 du 11.1.2012.

⁽²⁹⁾ Décision 2012/21/UE de la Commission du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général (JO L 7 du 11.1.2012, p. 3).

⁽³⁰⁾ Article 2, paragraphe 1, point a), de la décision.

⁽³¹⁾ Voir l'article 10 de la décision pour les informations relatives à la date d'entrée en vigueur de la décision SIEG de 2005 et, en particulier, à la date d'application de son article 4, points c), d) et e), et de son article 6.

- (108) Pour les raisons expliquées au point 7.1.2.1 de la présente décision, la Commission conclut que ni le bénéficiaire ni les autorités italiennes n'ont démontré que SO.G.A.S. avait été chargée d'obligations de service public clairement définies. En outre, ils n'ont pas démontré que les paramètres de calcul, de contrôle et de révision de la compensation ainsi que les modalités pour éviter et, le cas échéant, récupérer les surcompensations figuraient d'une quelconque manière dans les prétendus actes d'attribution qu'ils auraient adoptés. Il s'ensuit que les exigences énoncées aux articles 4, 5 et 6 de la décision n° 2005/842/CE en ce qui concerne les actes d'attribution n'ont pas été respectées.
- (109) Par conséquent, la Commission estime que la compensation des pertes du gestionnaire de l'Aeroporto dello Stretto n'était pas compatible avec le marché intérieur, ni exemptée de l'obligation de notification sur la base de la décision n° 2005/842/CE.
- (110) En outre, en l'absence de définition claire des obligations de service public imposées à SO.G.A.S., la mesure ne peut être considérée comme compatible avec le marché intérieur et exemptée de l'obligation de notification préalable visée à l'article 10, point b), de la décision n° 2012/21/UE. Par conséquent, la Commission a examiné si la mesure pouvait être considérée comme compatible avec le marché intérieur au sens du point 69 de l'encadrement SIEG de 2011, qui dispose que «la Commission appliquera les principes énoncés dans la présente communication à toute aide illégale sur laquelle elle statuera après le 31 janvier 2012, même si cette aide a été octroyée avant cette date.»

7.3.1.2. Compatibilité au regard de l'encadrement SIEG de 2011

- (111) Le point 16 de l'encadrement SIEG de 2011 définit les exigences nécessaires pour que l'attribution d'un SIEG puisse être considérée comme valable. En particulier, il est précisé plus loin, sous a), au point 16, que l'acte d'attribution doit indiquer clairement la nature et la durée des obligations de service public. Dès lors, pour les mêmes motifs que ceux déjà exposés au point 7.1.2.1 de la présente décision, les mesures d'aide en cause ne peuvent pas être considérées comme compatibles au sens de l'encadrement SIEG de 2011. En particulier, la gestion de l'aéroport dans son ensemble n'a pas été clairement confiée au bénéficiaire sous la forme d'un SIEG. La Commission n'a reçu aucun acte d'attribution définissant ex ante de manière univoque le SIEG confié au bénéficiaire, ni son droit à une compensation. En outre, aucun élément n'a été fourni à la Commission prouvant que les points 17 et 18 de l'encadrement SIEG de 2011 ont été respectés.
- (112) La Commission conclut par conséquent que la mesure d'aide en cause ne peut pas être considérée comme compatible avec le marché intérieur au sens de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE.
- (113) Par souci d'exhaustivité, la Commission relève que le point 9 de l'encadrement SIEG de 2011 établit que la compensation des SIEG accordée aux entreprises en difficulté doit être appréciée au regard des lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté.
- (114) Au cours de la phase d'évaluation préliminaire, l'Italie avait en effet soutenu que SO.G.A.S. était une entreprise en difficulté au sens de ces lignes directrices sur les aides au sauvetage et à la restructuration. Toutefois, l'Italie avait également soutenu que les mesures en cause ne faisaient pas partie d'un plan de restructuration et qu'il n'existait pas de plan de cette nature. Par conséquent, dans sa décision d'ouverture, la Commission avait estimé que ces mesures ne pouvaient pas être considérées comme compatibles avec les lignes directrices concernant les aides au sauvetage et à la restructuration.
- (115) Au cours de la procédure formelle d'examen, l'Italie n'a plus fait valoir que le gestionnaire de l'aéroport était en difficulté au moment de l'octroi des mesures d'aide et que, par conséquent, les aides étaient compatibles sur la base des lignes directrices précitées.
- (116) En l'absence d'éléments lui permettant d'apprécier la compatibilité des mesures en cause sur la base des lignes directrices sur les aides au sauvetage et à la restructuration, la Commission ne saurait déclarer ces mesures compatibles avec le marché intérieur en vertu des lignes directrices précitées.

7.3.2. Compatibilité au regard des nouvelles lignes directrices sur le secteur de l'aviation

- (117) Le 31 mars 2014, la Commission a adopté une communication intitulée «Lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes» (ci-après, les «nouvelles lignes directrices relatives au secteur de l'aviation») ⁽³²⁾. Elles s'appliquent aux aides au fonctionnement des aéroports octroyées avant le 31 mars 2014.

⁽³²⁾ JO C 99 du 4.4.2014, p. 3.

- (118) Les aides au fonctionnement octroyées avant l'entrée en vigueur des nouvelles lignes directrices relatives au secteur de l'aviation pourraient être déclarées compatibles pour la totalité des coûts d'exploitation qui ne sont pas couverts pour autant que les conditions suivantes soient remplies:
- *contribution à un objectif d'intérêt commun bien défini*: cette condition est remplie, notamment, si l'aide renforce la mobilité des citoyens de l'Union et la connectivité des régions ou favorise le développement régional ⁽³³⁾;
 - *nécessité de l'intervention publique*: l'aide doit cibler les situations dans lesquelles elle peut conduire à une amélioration substantielle que le marché n'est pas en mesure de fournir lui-même ⁽³⁴⁾;
 - *présence d'un effet d'incitation*: cette condition est remplie s'il est probable qu'en l'absence de l'aide, et compte tenu de la présence éventuelle d'aides à l'investissement et du niveau de trafic, le niveau d'activité économique de l'aéroport concerné serait sensiblement réduit ⁽³⁵⁾;
 - *proportionnalité du montant de l'aide (aide limitée au minimum nécessaire)*: pour être proportionnées, les aides au fonctionnement en faveur des aéroports doivent se limiter au minimum nécessaire pour réaliser l'activité bénéficiant de l'aide ⁽³⁶⁾;
 - *prévention des effets négatifs non désirés sur la concurrence et les échanges* ⁽³⁷⁾.
- (119) Selon les déclarations des autorités italiennes, la situation géographique périphérique et le développement insuffisant du transport de marchandises constituent de graves problèmes pour la région de Calabre, principalement à cause de l'absence d'infrastructures adéquates. L'Italie a déclaré que les mesures en cause font partie d'un projet plus large visant à renforcer le réseau des transports en Calabre. Ces mesures permettraient à SO.G.A.S d'améliorer les infrastructures et les services offerts par l'aéroport à la lumière de la nouvelle stratégie régionale qui vise à renforcer le réseau des transports et à rendre la région plus accessible.
- (120) Sur la base de ce qui précède, la Commission considère que les aides au fonctionnement octroyées à SO.G.A.S. ont contribué à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun en vue d'améliorer l'accessibilité, la connectivité et le développement régional grâce au développement d'une infrastructure de transport aérien sûre et fiable.
- (121) Comme l'ont fait observer les nouvelles lignes directrices relatives au secteur de l'aviation, les aéroports de petite taille pourraient éprouver des difficultés à financer leurs activités sans apport de fonds publics. Selon le point 118 de ces nouvelles lignes directrices, les aéroports dont le trafic annuel est inférieur à 700 000 passagers peuvent ne pas être en mesure de couvrir une partie importante de leurs coûts d'exploitation. Le trafic de l'Aeroporto dello Stretto est toujours resté en dessous de 700 000 passagers. Par conséquent, la Commission considère que l'aide était nécessaire en ce qu'elle a permis une amélioration de la connectivité de la région de Calabre, que le marché n'était pas en mesure de fournir lui-même.
- (122) En l'absence de l'aide, les activités du bénéficiaire se seraient réduites de façon significative ou auraient même cessé. Dans le même temps, l'aide n'a pas excédé ce qui était nécessaire pour couvrir les pertes d'exploitation et elle était donc limitée au minimum nécessaire pour permettre l'exécution de l'activité faisant l'objet de l'aide.
- (123) Aucun autre aéroport ne se trouve dans la même zone d'attraction ⁽³⁸⁾, puisque, comme il a été expliqué précédemment, l'aéroport le plus proche est situé à plus de 130 kilomètres. En outre, l'Italie a confirmé que l'infrastructure aéroportuaire a été mise à la disposition de toutes les compagnies aériennes à des conditions non discriminatoires. Ni les informations à disposition de la Commission, ni les observations des parties intéressées qui ont été présentées au cours de l'enquête n'ont mis en cause l'accès non discriminatoire à l'infrastructure.
- (124) À la lumière de ces considérations, la Commission conclut que les conditions de compatibilité énoncées par les nouvelles lignes directrices relatives au secteur de l'aviation sont remplies.

7.3.3. Conclusion sur la compatibilité de l'aide

- (125) Sur la base de l'évaluation qui précède, la Commission conclut que la mesure d'aide notifiée est compatible avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, du TFUE.

⁽³³⁾ Points 137 et 113 des nouvelles lignes directrices relatives au secteur de l'aviation.

⁽³⁴⁾ Points 137 et 116 des nouvelles lignes directrices relatives au secteur de l'aviation.

⁽³⁵⁾ Points 137 et 124 des nouvelles lignes directrices relatives au secteur de l'aviation.

⁽³⁶⁾ Points 137 et 125 des nouvelles lignes directrices relatives au secteur de l'aviation.

⁽³⁷⁾ Points 137 et 131 des nouvelles lignes directrices relatives au secteur de l'aviation.

⁽³⁸⁾ Définie par les nouvelles lignes directrices relatives au secteur de l'aviation comme le marché géographique dont les limites sont situées à environ 100 kilomètres ou nécessitant un temps de trajet de 60 minutes environ en voiture, bus, train ou train à grande vitesse.

- (126) Cette conclusion, formulée en vertu des règles en matière d'aides d'État, est sans préjudice de l'application d'autres dispositions du droit de l'Union, y compris dans le domaine de l'environnement.

8. CONCLUSIONS

- (127) La Commission estime que l'Italie a mis illégalement en œuvre l'aide en question, en violation de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Toutefois, sur la base de l'évaluation qui précède, elle a décidé de ne pas soulever d'objection à l'égard de l'aide, dans la mesure où elle est compatible avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et avec les nouvelles lignes directrices relatives au secteur de l'aviation,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'aide d'État mise à exécution par l'Italie en faveur de SO.G.A.S. S.p.A. (*Società di Gestione dell'Aeroporto dello Stretto*), d'un montant égal à 6 392 847 EUR, est compatible avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Article 2

La République italienne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 11 juin 2014.

Par la Commission
Joaquín ALMUNIA
Vice-président
