

DECISIONE DELLA COMMISSIONE**dell'11 giugno 2014****relativa all'aiuto di Stato S.A.26818 (C 20/10) (ex N 536/08 e NN 32/10) cui l'Italia ha dato esecuzione a favore di SO.G.A.S. — Società per la gestione dell'aeroporto dello Stretto***[notificata con il numero C(2014) 3571]***(Il testo in lingua italiana è il solo facente fede)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2014/944/EU)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente a detti articoli ⁽¹⁾ e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Il 27 ottobre 2008 le autorità italiane hanno notificato alla Commissione l'intenzione della Regione Calabria di concedere aiuti sotto forma di conferimenti di capitale a copertura delle perdite finanziarie subite nel 2004 e nel 2005 da SO.G.A.S. SpA — Società per la Gestione dell'Aeroporto dello Stretto (di seguito «SO.G.A.S.» o «il beneficiario») che gestisce l'aeroporto di Reggio Calabria.
- (2) Nel corso dell'esame preliminare la Commissione è venuta a conoscenza dell'esistenza di altre misure di sostegno a favore dello stesso beneficiario che potevano costituire aiuti di Stato illegittimi. Tali misure sono state incluse nelle indagini della Commissione.
- (3) Essendo stata informata del fatto che il contributo statale era stato in realtà concesso prima che essa potesse valutarne la compatibilità con il mercato interno, la Commissione ha registrato il caso come aiuto non notificato con il numero NN 32/10.
- (4) La Commissione ha richiesto ulteriori informazioni sulla misura notificata con lettere del 27 novembre 2008, del 23 febbraio 2009 e del 19 maggio 2009, a cui l'Italia ha risposto il 14 gennaio 2009, il 26 marzo 2009 e il 9 ottobre 2009.
- (5) Con lettera del 20 luglio 2010 la Commissione ha informato l'Italia della decisione di avviare un procedimento d'indagine formale a norma dell'articolo 108, paragrafo 2 del TFUE riguardo alle misure di aiuto concesse a SO.G.A.S. (di seguito «decisione di avvio del procedimento»).
- (6) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽²⁾. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni.
- (7) Con lettera del 19 novembre 2010 il beneficiario ha presentato osservazioni riguardo alla decisione di avvio del procedimento. Il 20 dicembre 2010 la Commissione ha inoltrato tali osservazioni alle autorità italiane, dando loro l'opportunità di commentarle. Il 29 aprile 2011, a seguito di un sollecito della Commissione dell'8 marzo 2011, sono pervenute le osservazioni dell'Italia. La Commissione non ha ricevuto ulteriori osservazioni dagli interessati.
- (8) Le autorità italiane hanno presentato osservazioni sulla decisione di avvio del procedimento con lettere del 23 settembre 2010 e del 15 dicembre 2010.

⁽¹⁾ GU C 292 del 28.10.2010, pag. 30.⁽²⁾ Cfr. nota 1.

- (9) Con lettera del 30 marzo 2012 la Commissione ha richiesto ulteriori informazioni sulle misure in esame, fornite successivamente dalle autorità italiane con lettera del 30 aprile 2012.

2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLE MISURE

2.1. Beneficiario

- (10) Il beneficiario delle misure è la società di gestione dell'Aeroporto di Reggio Calabria, SO.G.A.S.
- (11) SO.G.A.S. è una società di capitali di diritto italiano, costituita nel marzo 1981 e interamente detenuta da enti pubblici.
- (12) Il volume di traffico gestito dall'aeroporto è passato dai 272 859 passeggeri del 2004 ai 571 694 passeggeri del 2012 ⁽³⁾.

2.2. Le misure contestate

- (13) La misura notificata dall'Italia riguarda il conferimento di capitale di 1 824 964 EUR effettuato dalla Regione Calabria a copertura delle perdite subite da SO.G.A.S. nel 2004 e nel 2005.
- (14) Nel giugno 2005 e 2006, i soci pubblici di SO.G.A.S. hanno deciso di ripianare le perdite subite dalla società di gestione aeroportuale (rispettivamente, 1 392 900 EUR e 2 257 028 EUR) nei due anni precedenti, mediante conferimenti di capitale proporzionali. All'epoca, la Regione Calabria deteneva il 50 % del capitale, mentre il resto delle azioni era detenuto dal Comune di Reggio Calabria, dalla Provincia di Reggio Calabria, dalla Provincia di Messina, dal Comune di Messina, dalla Camera di Commercio di Reggio Calabria e dalla Camera di Commercio di Messina.
- (15) In base alle informazioni di cui disponeva la Commissione al momento dell'adozione della decisione di avvio del procedimento, la Provincia di Reggio Calabria, il Comune di Messina, il Comune di Reggio Calabria e la Camera di Commercio di Messina avevano già effettuato i conferimenti di capitale proporzionali.
- (16) Nel 2006 la società di gestione aeroportuale ha registrato ulteriori perdite per 6 018 982 EUR. Nel dicembre 2007 gli azionisti di SO.G.A.S. hanno deciso di convertire le riserve della società in capitale proprio e di effettuare una riduzione del capitale sociale per coprire le restanti perdite. Il capitale così determinato risultava tuttavia inferiore al minimo prescritto dalla normativa italiana per le società di gestione degli scali aeroportuali. Gli azionisti di SO.G.A.S. hanno pertanto deliberato di aumentare il capitale sociale di 2 742 919 EUR per riportarlo a livelli conformi agli obblighi di legge. L'aumento di capitale è stato realizzato mediante la conversione di obbligazioni in precedenza sottoscritte da alcuni degli azionisti di SO.G.A.S., per un totale di 2 742 919 EUR. Poiché la Regione Calabria non faceva parte degli azionisti che detenevano tali obbligazioni convertibili, la sua partecipazione al capitale della società è scesa dal 50 % al 6,74 %.

2.3. Autorità che concede l'aiuto

- (17) La Regione Calabria è l'autorità concedente per quanto riguarda le misure di cui trattasi.
- (18) Come già chiarito sopra, anche la Provincia di Reggio Calabria, il Comune di Reggio Calabria, la Provincia di Messina, il Comune di Messina, la Camera di Commercio di Reggio Calabria e la Camera di Commercio di Messina hanno concesso a SO.G.A.S. fondi pubblici mediante conferimenti di capitale proporzionali destinati a coprire le perdite registrate nel 2004, nel 2005 e nel 2006 e a riportare il capitale sociale ai livelli conformi agli obblighi di legge.

2.4. Bilancio

- (19) Le autorità italiane hanno notificato il conferimento di capitale di 1 824 964 EUR corrispondente alla partecipazione della Regione Calabria al capitale di SO.G.A.S., come deliberato rispettivamente nel giugno 2005 e 2006. Inoltre, come già sottolineato, perdite pari a 1 824 964 EUR erano state appianate dagli altri azionisti pubblici. Un ulteriore conferimento di capitale di 2 742 919 EUR è stato effettuato nel dicembre 2007.
- (20) La dotazione complessiva delle misure in esame ammonta pertanto a 6 392 847 EUR.

⁽³⁾ Sulla base delle informazioni disponibili al pubblico.

2.5. Procedimenti giudiziari nazionali

- (21) Poiché la Regione Calabria aveva deciso di non effettuare i conferimenti di capitale deliberati dagli azionisti nel giugno 2005 e 2006 prima di una decisione di autorizzazione della Commissione, SO.G.A.S. è ricorso in giudizio dinanzi al Tribunale di Reggio Calabria. Il Tribunale si è espresso a favore di SO.G.A.S. e l'opposizione della Regione è stata respinta nel maggio 2009.
- (22) Pur riconoscendo la competenza della Commissione a decidere in merito alla compatibilità degli aiuti di Stato con il mercato interno, il giudice italiano ha ritenuto che rientrasse nelle competenze dei giudici nazionali decidere se una misura di aiuto costituisca o meno aiuto di Stato. Il giudice ha statuito che, nel caso di specie, il finanziamento pubblico non fosse da considerarsi aiuto di Stato nella misura in cui detto finanziamento non era atto a distorcere la concorrenza, né a incidere sugli scambi tra gli Stati membri. Il giudice ha inoltre osservato che il principio dell'investitore operante in economia di mercato sarebbe stato soddisfatto nel caso di specie nella misura in cui, a prescindere dalle perdite subite nel 2004 e nel 2005, all'epoca della concessione dell'aiuto esistevano ragionevoli prospettive di redditività a lungo termine.
- (23) La Regione ha presentato opposizione contro la pronuncia del Tribunale di Reggio Calabria eccependo che la misura costituiva aiuto di Stato e pertanto non potesse essere attuata prima dell'adozione di una decisione di autorizzazione da parte della Commissione. Nel dicembre 2009 le autorità italiane hanno informato la Commissione che l'opposizione era stata respinta e che non avevano altri mezzi procedurali per contrastare la concessione del contributo pubblico a SO.G.A.S.

3. MOTIVI DELL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO D'INDAGINE FORMALE

- (24) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha considerato, in via preliminare, che sia i conferimenti proporzionali della Regione e degli altri azionisti pubblici a copertura delle perdite subite nel 2004 e nel 2005, sia i conferimenti di capitale deliberati dagli azionisti SO.G.A.S. nel dicembre 2007 si configurassero come aiuti di Stato per i seguenti motivi:
- a) consistevano in un trasferimento di fondi da una serie di autorità regionali e locali, ossia Regione Calabria, Provincia di Reggio Calabria, Comune di Reggio Calabria, Provincia di Messina e Comune di Messina e, da enti locali autonomi di diritto pubblico, quali la Camera di Commercio di Reggio Calabria e la Camera di Commercio di Messina, a SO.G.A.S. e pertanto riguardavano risorse pubbliche ed erano imputabili allo Stato;
 - b) non rispettavano il principio dell'investitore operante in economia di mercato e pertanto concedevano un vantaggio selettivo a SO.G.A.S.;
 - c) erano atti a falsare la concorrenza e a incidere sugli scambi tra Stati membri.
- (25) La Commissione ha ritenuto, in via preliminare, che le misure contestate fossero incompatibili con il mercato interno. Innanzitutto, la Commissione ha osservato che l'Italia aveva espressamente dichiarato che SO.G.A.S. non era gravata da oneri di servizio pubblico di interesse generale («SIEG»). In secondo luogo, la Commissione ha rilevato che, come confermato dalle autorità italiane, le misure non si riferivano ad alcun investimento specifico dell'aeroporto e ha pertanto ritenuto, in via preliminare, che la compatibilità delle misure non potesse essere valutata in base ai criteri previsti dagli orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali ⁽⁴⁾ (di seguito «gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005»). In terzo luogo le autorità italiane, pur asserendo che SO.G.A.S. era in difficoltà ai sensi degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà (di seguito «gli orientamenti sugli aiuti al salvataggio e alla ristrutturazione») ⁽⁵⁾, hanno specificato che le misure notificate non facevano parte di un piano di ristrutturazione e che non esisteva in effetti alcun piano di questo tipo. Infine, la Commissione ha ritenuto che le misure non fossero compatibili con gli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2007-2013 (di seguito «gli orientamenti sugli aiuti a finalità regionale») ⁽⁶⁾ che forniscono il quadro per la valutazione degli aiuti concessi in base all'articolo 107, paragrafo 3, lettere a) e c) del TFUE.
- (26) Per quanto concerne le azioni proposte dinanzi al giudice nazionale contro il rifiuto della Regione di versare il proprio contributo proporzionale prima dell'autorizzazione della Commissione ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato, la Commissione ha ritenuto che, data la supremazia del diritto dell'Unione sul diritto nazionale e fintanto che la notifica non fosse stata formalmente ritirata, l'Italia avesse l'obbligo di conformarsi alla clausola di sospensione di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE. La Commissione ha ritenuto che la posizione adottata dai giudici nazionali avrebbe dovuto pertanto essere disattesa e che le autorità italiane non avrebbero dovuto dare esecuzione alla misura notificata fintantoché fosse pendente il procedimento sull'aiuto di Stato, in virtù del primato dell'obbligo di sospensione di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE.

⁽⁴⁾ GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1 (punti 53-63).

⁽⁵⁾ GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

⁽⁶⁾ GU C 54 del 4.3.2006, pag. 13.

4. OSSERVAZIONI DEI SOGGETTI INTERESSATI

- (27) La Commissione ha ricevuto osservazioni solo dal beneficiario SO.G.A.S, che supportano e integrano le argomentazioni presentate delle autorità italiane nel corso del procedimento d'indagine formale.

4.1. Esistenza di un aiuto

- (28) Il beneficiario sostiene che le misure in esame non rappresentino un aiuto di Stato, poiché non risultano soddisfatti tutti i presupposti previsti dall'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. Più specificatamente, il beneficiario asserisce che la misura: i) non incide sugli scambi degli Stati membri o, in alternativa, ii) non concede un vantaggio economico selettivo a SO.G.A.S. e iii) non falsa, né minaccia di falsare la concorrenza.
- (29) SO.G.A.S. afferma che le misure contestate sono state concesse alle normali condizioni di mercato e sono pertanto compatibili con il principio dell'investitore operante in economia di mercato. La società sostiene inoltre che le misure sono compatibili con gli articoli 2446 e 2447 del codice civile italiano, che obbligano i soci di una società per azioni che abbia registrato perdite superiori ad un terzo del capitale a coprire tali perdite al fine di evitare la liquidazione della società. Inoltre, la mancata copertura delle perdite della società di gestione aeroportuale da parte dei soci avrebbe causato la revoca (ai sensi dell'articolo 13 del D.M. 12 novembre 1997 n. 521) della gestione parziale dell'aeroporto dello Stretto concessa a SO.G.A.S. in base all'articolo 17 D.L. 67/1997, e la definitiva impossibilità per la società di ottenere la concessione della gestione totale, per la quale era stata presentata istanza al ministero dei Trasporti. Sarebbe quindi ragionevole ritenere che anche un socio privato, posto di fronte a tale alternativa, avrebbe agito allo stesso modo per incrementare il valore della propria partecipazione.
- (30) Il beneficiario ha ricordato che il Tribunale di Reggio Calabria aveva commissionato una valutazione indipendente della società nel giugno 2008 e che il valore della società era stato stimato all'interno di un intervallo compreso tra 12 000 000 EUR e 17 000 000 EUR.
- (31) Al fine di evidenziare le prospettive di redditività della società, il beneficiario ha presentato alla Commissione un piano industriale e finanziario predisposto a ottobre 2008 da un consulente esterno per conto di SO.G.A.S. che ipotizzava il ripristino della redditività della società nel 2013.
- (32) SO.G.A.S. ha inoltre spiegato che a luglio 2007 è stato pubblicato un bando di gara per la privatizzazione parziale del proprio capitale sociale. In tale contesto, un'associazione temporanea di imprese (ATI) italo-argentina ha presentato un'offerta per l'acquisto del 35 % del capitale sociale di SO.G.A.S. Tale offerta è stata ritenuta economicamente svantaggiosa dai soci di SO.G.A.S. A marzo 2010 è stato pubblicato un nuovo bando di gara per l'acquisto del 35 % delle azioni di SO.G.A.S. Stando alla SO.G.A.S., le due manifestazioni di interesse ricevute in risposta al nuovo bando dimostrerebbero, unitamente all'offerta iniziale dell'ATI, che in questo caso il principio dell'investitore operante in economia di mercato è stato rispettato.
- (33) Inoltre, il beneficiario ritiene erronea l'osservazione della Commissione secondo la quale i passeggeri che utilizzano l'aeroporto dello Stretto possono, a seconda del proprio luogo di residenza, utilizzare in alternativa gli aeroporti di Catania, Lamezia Terme e Crotone e che pertanto le misure impugnate sono potenzialmente atte a falsare la concorrenza a livello di società di gestione aeroportuale.
- (34) Innanzitutto, l'aeroporto dello Stretto e gli aeroporti di Catania, Lamezia Terme e Crotone sono aeroporti regionali destinati ai voli diretti, i cui bacini d'utenza non si sovrappongono; inoltre, l'aeroporto dello Stretto non è in concorrenza con nessun altro aeroporto italiano o dell'Unione. L'insieme delle specificità geografiche e infrastrutturali della Regione Calabria escluderebbe qualsiasi potenziale sovrapposizione del bacino d'utenza dell'aeroporto dello Stretto con quello degli altri aeroporti italiani limitrofi. L'aeroporto di Lamezia Terme dista più di 130 km, con un tempo medio di percorrenza in automobile di circa un'ora dall'aeroporto dello Stretto. Non esistono collegamenti diretti ad alta velocità tra l'aeroporto dello Stretto e quello di Crotone, situati a una distanza di circa tre ore. L'aeroporto di Catania è situato in un'altra regione geografica, a oltre 130 km e con tempi medi di percorrenza in automobile di circa un'ora e trenta/quaranta minuti.
- (35) A tale riguardo, SO.G.A.S. ha fornito una tabella che riporta i coefficienti di correlazione fra il flusso di passeggeri in arrivo all'aeroporto dello Stretto e quelli degli aeroporti di Lamezia Terme, Crotone e Catania. La tabella mostra che i passeggeri dell'aeroporto dello Stretto costituiscono una nuova componente di traffico regionale. Pertanto, l'eventuale chiusura dell'aeroporto comporterebbe la perdita di parte della domanda di servizi di trasporto aereo piuttosto che la sua redistribuzione tra gli altri aeroporti. SO.G.A.S. ha inoltre presentato una tabella che mostra che le misure in esame hanno effettivamente creato una nuova domanda di servizi di trasporto aereo nell'area, producendo vantaggi positivi sia per le compagnie aeree che desiderano effettuare nuovi collegamenti tra l'aeroporto dello Stretto e altri aeroporti nazionali e dell'Unione, sia per altri aeroporti che devono far fronte ad una domanda crescente.

- (36) SO.G.A.S. ha inoltre respinto la valutazione preliminare della Commissione secondo cui le misure potrebbero falsare la concorrenza tra le linee aeree. Il beneficiario ha osservato che in questo caso il finanziamento pubblico non è stato trasferito ad alcuna compagnia aerea sotto forma di tasse di atterraggio più basse o agevolazioni di altro tipo. Le tasse di atterraggio e altre condizioni di esercizio dell'aeroporto sono fissate dall'autorità pubblica competente senza alcun margine di discrezionalità per la società di gestione aeroportuale. Infine, il beneficiario ha sostenuto che l'aeroporto dello Stretto era servito prevalentemente da Alitalia (che forniva sei voli su un totale giornaliero di otto) e che nulla lasciava intendere che i vettori *charter* e *low cost* fossero interessati a effettuare nuovi collegamenti in partenza dall'aeroporto dello Stretto.
- (37) SO.G.A.S. ha concluso affermando che, nella valutazione degli effetti della misura sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri, la Commissione avrebbe dovuto tenere maggiormente conto delle circostanze specifiche del caso ed escludere che la misura costituisse un aiuto di Stato.

4.2. Compatibilità dell'aiuto

- (38) Per quanto concerne la compatibilità della misura ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c) TFUE, SO.G.A.S. ha sottolineato che il finanziamento pubblico in esame era finalizzato al mantenimento in esercizio della società di gestione aeroportuale e allo sviluppo di talune attività economiche. Questo obiettivo sarebbe giustificato dal fatto che gli aeroporti di piccole dimensioni generalmente non sono in grado di generare entrate sufficienti per coprire tutti i costi necessari a garantire il rispetto delle norme di sicurezza. Inoltre, l'aeroporto dello Stretto, in considerazione delle proprie caratteristiche infrastrutturali e delle conseguenti restrizioni imposte dall'ENAC ⁽⁷⁾, difficilmente potrebbe ospitare compagnie aeree *charter* e *low cost*.
- (39) In particolare, in base ai parametri dell'ENAC (Ente nazionale per l'aviazione civile), l'aeroporto dello Stretto si qualifica come aeroporto di II livello. La classificazione effettuata dall'ENAC è basata sulle dimensioni delle infrastrutture piuttosto che sui volumi di traffico passeggeri e obbliga gli aeroporti con bassi livelli di traffico a sostenere gli stessi costi sostenuti per il rispetto delle norme di sicurezza da aeroporti con oltre un milione di passeggeri annui.
- (40) Senza il finanziamento pubblico in esame, l'aeroporto sarebbe stato costretto a uscire dal mercato con conseguenze negative a livello regionale sulla mobilità dei residenti. Ciò avrebbe altresì privato i soci di ogni possibilità di ritorno sull'investimento.
- (41) Infine, o in subordine, SO.G.A.S. sostiene che, essendo la decisione 2005/842/CE della Commissione ⁽⁸⁾ applicabile al presente caso, le misure contestate possono comunque essere ritenute compatibili con il mercato interno ed esentate dall'obbligo di notificazione.
- (42) SO.G.A.S. ha affermato che poiché il traffico annuale dell'aeroporto non superava il milione di passeggeri nel periodo di riferimento, la sua gestione complessiva rappresentava un SIEG a norma dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera d) della decisione 2005/842/CE. Inoltre, SO.G.A.S. ha spiegato che ai sensi del D.L. n. 250 del 25 luglio 1997, gli enti pubblici locali possono mantenere partecipazioni soltanto in quelle società di capitali che producono servizi di interesse generale. SO.G.A.S. è sempre stata detenuta da enti pubblici locali calabresi e messinesi, il che dimostrerebbe presumibilmente la natura di SIEG riconosciuta alla gestione dell'aeroporto. Al fine di dimostrare che la gestione dell'aeroporto si configura come SIEG, SO.G.A.S. ha presentato alla Commissione le determinazioni del 27 luglio 2010 e del 19 giugno 2010 del Comune di Reggio Calabria facenti riferimento all'importanza dei servizi dell'aeroporto a livello regionale.
- (43) La compensazione degli obblighi di servizio pubblico sarebbe limitata all'appianamento delle perdite subite dalla società di gestione aeroportuale per la fornitura del SIEG e sarebbe dunque conforme ai principi di necessità e proporzionalità previsti dall'articolo 5, paragrafo 1 della decisione 2005/842/CE. Quanto alla mancanza di un atto che incarichi effettivamente la società di gestione aeroportuale della prestazione del SIEG, SO.G.A.S. ha proposto la stesura di una bozza di convenzione, così da fugare qualsivoglia dubbio, per quanto riguarda l'aeroporto dello Stretto, circa il rispetto delle quattro condizioni cumulative enunciate nella sentenza *Altmark* ⁽⁹⁾.

⁽⁷⁾ Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

⁽⁸⁾ Decisione della Commissione 2005/842/CE, del 28 novembre 2005, riguardante l'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale (GU L 312 del 29.11.2005, pag. 67).

⁽⁹⁾ Causa C-280/00 *Altmark*, Raccolta 2003, pag. I-7747.

5. OSSERVAZIONI DELLE AUTORITÀ ITALIANE

- (44) Nella decisione di avvio la Commissione osservava che, all'epoca, l'Italia aveva confermato che SO.G.A.S. non era ufficialmente gravata da oneri di servizio pubblico di interesse generale, motivo per cui non era stato possibile valutare la compatibilità delle misure impugnate con riferimento alle norme SIEG.

5.1. Natura di SIEG delle attività dell'aeroporto

- (45) Nel corso delle indagini l'Italia ha sostenuto che le misure in esame costituivano una compensazione per la prestazione di SIEG da parte di SO.G.A.S. Secondo le autorità italiane, non era da escludere — in mancanza di prove del contrario — che il rispetto delle norme dell'Unione in materia di SIEG potesse essere confermato, nel caso di SO.G.A.S., attraverso una «valutazione ex post».
- (46) L'Italia ritiene che la posizione della Commissione privilegi eccessivamente i requisiti formali rispetto ai requisiti sostanziali dei SIEG. A supporto di tale affermazione, l'Italia ha fornito una rapida valutazione dei quattro criteri della sentenza Altmark. Essa ha dichiarato che di fatto alla SO.G.A.S. è stata affidata una missione di servizio pubblico. Tale incarico sarebbe confermato, direttamente e indirettamente, da vari atti amministrativi adottati dalle autorità locali. In tal senso, l'Italia ha fornito il verbale di deliberazione della Giunta comunale di Reggio Calabria del 17 ottobre 2007 recante la decisione di sovvenzionare le perdite della società di gestione aeroportuale, nonché i verbali della Giunta comunale di Reggio Calabria del 16 giugno 2009 e del 31 dicembre 2009, che evidenzerebbero come le attività dell'aeroporto possano considerarsi un SIEG. Infatti, nel verbale della Giunta comunale di Reggio Calabria del 17 ottobre 2007 si legge che «la Regione Calabria ha ritenuto certe attività svolte dall'aeroporto di Reggio Calabria necessarie ai fini della prestazione di un servizio di interesse economico generale, imponendo alla SOGAS s.p.a. una serie di oneri di servizio pubblico per garantire che l'interesse pubblico generale venisse adeguatamente tutelato; in simili casi, il soggetto che gestisce l'aeroporto può essere sovvenzionato dalle autorità pubbliche a fronte dei costi aggiuntivi scaturenti dall'onere di servizio pubblico tali che non si possa escludere che la gestione di un aeroporto nel suo insieme possa considerarsi come un servizio economico di interesse generale».
- (47) Più in generale, la Regione Calabria aderisce a un Protocollo per lo sviluppo degli aeroporti di Lamezia Terme — Crotona — Reggio Calabria, da cui emerge come i servizi aeroportuali rivestano la natura di servizi pubblici essenziali per lo sviluppo economico e sociale della Regione e che come tali possono essere oggetto di finanziamento con il ricorso a risorse dell'Unione, o risorse nazionali o regionali.
- (48) L'Italia ha altresì sottolineato che il 28 dicembre 2008 la società di gestione aeroportuale ha richiesto ai soci di provvedere al ripianamento delle perdite proprio in virtù dell'obbligo di servizio pubblico e che nessun operatore presterebbe il servizio di gestione dell'aeroporto in base a condizioni puramente commerciali. Il primo criterio Altmark sarebbe dunque rispettato.
- (49) Le autorità italiane affermano che i parametri della compensazione sono ben desumibili dal bilancio della SO.G.A.S. in cui i costi di gestione vengono esposti in maniera trasparente. Il finanziamento pubblico si limita perciò a coprire le perdite, senza che venga riconosciuto alcun margine a favore del destinatario.
- (50) Per quanto riguarda il terzo criterio della sentenza Altmark, l'Italia ha sottolineato che nel caso dei servizi pubblici gli interventi del socio pubblico non possono essere paragonati a quelli di un investitore privato. Il comportamento degli enti pubblici può essere giustificato dal perseguimento di un obiettivo di interesse pubblico che come tale prescinde dall'applicazione del criterio dell'investitore privato. Dato che in questo caso il comportamento dei soci pubblici non era giustificato da considerazioni commerciali, non è possibile alcun raffronto con quello perseguito da un investitore di mercato. L'Italia ha concluso che il terzo criterio Altmark, che presumibilmente implica l'applicazione del criterio dell'investitore privato, non è pertinente nel caso in esame.
- (51) L'Italia ha infine concluso che, stante la natura di SIEG dell'attività svolta dalla SO.G.A.S., i conferimenti di capitale possano essere considerati, sulla base di una valutazione ex post, compensazioni per la prestazione di SIEG e che pertanto non costituiscono aiuti di Stato.

5.2. Compatibilità dell'aiuto

- (52) L'Italia ha affermato che anche laddove dovessero essere considerate aiuti di Stato, le misure in questione dovrebbero comunque essere ritenute compatibili a norma dell'articolo 2, paragrafo 1 della decisione 2005/842/CE.

5.3. Assenza di distorsioni della concorrenza

- (53) L'Italia ha fatto riferimento al punto 39 degli orientamenti per il settore dell'aviazione 2005, il quale sancisce che «è poco probabile che i finanziamenti concessi ai piccoli aeroporti regionali (categoria D) siano tali da falsare la concorrenza e da incidere sugli scambi in misura contraria al comune interesse».
- (54) Le autorità italiane hanno altresì affermato che le attività dell'aeroporto non sono redditizie. Tale circostanza sarebbe evidenziata dal fatto che, malgrado fosse stata data ampia pubblicità all'intenzione iniziale di operare una privatizzazione parziale della società, la procedura non aveva in definitiva avuto esito positivo. Considerato che i potenziali investitori avrebbero dovuto assumere l'obbligo di ripianare le perdite previste per gli esercizi successivi, come stabilito nel piano industriale-finanziario pubblicato nel bando di gara, e che l'unica offerta ricevuta non era stata ritenuta economicamente conveniente, sarebbe evidente che quella in oggetto è un'attività per sua natura destinata a generare perdite. Inoltre, il fatto che non vi fossero offerenti interessati a farsi carico dell'intera potenziale perdita, ma solo entro limiti prefissati, proverebbe l'assenza di un mercato appetibile per gli investitori, fatto che a sua volta escluderebbe che le misure possano incidere sugli scambi fra gli Stati membri.

6. OSSERVAZIONI DELL'ITALIA SULLE OSSERVAZIONI DEI SOGGETTI INTERESSATI

- (55) Con lettera del 27 aprile 2012, le autorità italiane hanno presentato, per conto della Regione Calabria, i propri commenti sulle osservazioni di SO.G.A.S. espresse nell'indagine.
- (56) L'Italia ha sostenuto le argomentazioni presentate dal beneficiario, ivi incluse quelle relative alla natura di SIEG delle misure in esame, aggiungendo che proprio in virtù di tale natura, esse non possono essere considerate aiuti di Stato.
- (57) La natura delle misure non sarebbe inoltre tale da falsare la concorrenza e/o incidere sugli scambi tra Stati membri.

7. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

7.1. Esistenza degli aiuti

- (58) A norma dell'articolo 107, paragrafo 1 del TFUE, sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza, salvo deroghe contemplate dal TFUE.
- (59) I criteri fissati all'articolo 107, paragrafo 1 sono cumulativi. Pertanto, per stabilire se le misure notificate costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1 del TFUE, si deve accertare la presenza di tutte le condizioni suindicate. In particolare il sostegno finanziario:
- a) è concesso dallo Stato, ovvero mediante risorse statali,
 - b) favorisce talune imprese o talune produzioni,
 - c) falsa o minaccia di falsare la concorrenza,
 - d) incide sugli scambi fra Stati membri.
- (60) Nella sentenza *Flughafen Leipzig-Halle* ⁽¹⁰⁾, il Tribunale ha dichiarato che la costruzione e la gestione di un aeroporto civile costituiscono attività di natura economica. L'unica eccezione riguarda talune attività che di norma rientrano nell'esercizio dei pubblici poteri e non possono essere pertanto considerate attività economiche. Il finanziamento di tali attività da parte dello Stato esula dall'ambito delle norme in materia di aiuti di Stato. È dunque indubbio che SO.G.A.S. costituisca un'impresa ai sensi della normativa in materia di aiuti di Stato, in quanto gestisce l'aeroporto dello Stretto e offre servizi aeroportuali a pagamento agli operatori economici (in particolare alle compagnie aeree) presenti in detto aeroporto.

7.1.1. Risorse statali

- (61) Il concetto di aiuto di Stato include qualsiasi vantaggio diretto o indiretto, finanziato con risorse pubbliche e concesso direttamente dallo Stato o da organismi intermedi che agiscono nell'esercizio delle competenze conferite loro dallo Stato. Di conseguenza, questo comprende anche a tutti gli aiuti attribuiti da enti regionali o locali degli Stati membri, indipendentemente dal loro statuto o dalla loro denominazione ⁽¹¹⁾.

⁽¹⁰⁾ Sentenza del Tribunale 24 marzo 2011, cause riunite T-455/08 *Flughafen Leipzig-Halle GmbH e Mitteldeutsche Flughafen AG/Commissione* e T-443/08 *Freistaat Sachsen e Land Sachsen-Anhalt/Commissione*, Raccolta 2011, pag. 1311.

⁽¹¹⁾ Sentenza della Corte 14 ottobre 1987, causa 248/84 *Repubblica Federale di Germania/Commissione delle Comunità europee*, Raccolta 1987, pag. 4013 e sentenza del Tribunale del 12 maggio 2011, cause riunite *Région Nord-Pas-de-Calais (T-267/08)* e *Communauté d'agglomération du Douaisis (T-279/08)/Commissione europea*, Raccolta 2011, pag. II-0000, punto 108.

(62) Nei considerando 27 e 28 della decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha osservato che la misura in esame consisteva in un trasferimento di fondi da una serie di autorità regionali e locali a SO.G.A.S. Pertanto, la Commissione ha ritenuto che le misure in questione riguardassero risorse pubbliche fossero imputabili allo Stato. Inoltre, la Commissione ha ritenuto che le risorse delle camere di commercio italiane costituissero risorse dello Stato. Poiché le camere di commercio sono enti pubblici soggetti al diritto pubblico, che li considera parte integrante della pubblica amministrazione, e sono incaricate di determinate funzioni pubbliche, la Commissione ha ritenuto che le loro decisioni fossero imputabili all'Italia. Su tale base, le risorse della Camera di Commercio di Messina sono da ritenersi risorse pubbliche e il loro trasferimento può essere imputato allo Stato. Né l'Italia, né i terzi interessati hanno contestato tale risultanza preliminare nel corso dell'indagine.

(63) Pertanto, la Commissione conferma che tutte le misure in esame sono concesse mediante risorse dello Stato e sono ad esso imputabili.

7.1.2. Vantaggio economico selettivo

(64) Il finanziamento pubblico è selettivo in quanto di esso beneficia una sola impresa: SO.G.A.S. In questo caso particolare, esso copre le perdite subite dalla società nello svolgimento della sua attività ordinaria.

(65) La Commissione ritiene che, nella misura in cui la costruzione e la gestione di un'infrastruttura aeroportuale costituiscono attività di natura economica, il finanziamento pubblico concesso al gestore di tale infrastruttura a copertura dei costi che normalmente dovrebbero gravare sullo stesso costituisce un vantaggio economico per SO.G.A.S., in quanto ne rafforza la posizione sul mercato e impedisce che le forze presenti sul mercato producano i loro normali effetti ⁽¹²⁾.

(66) La Commissione nota che mentre nella fase preliminare l'Italia aveva sostenuto che all'aeroporto non fosse stata formalmente affidata la fornitura di un SIEG, a seguito dell'adozione della decisione di avvio del procedimento, l'Italia ha modificato la propria posizione, sostenendo che il finanziamento pubblico in questione rappresentasse effettivamente una compensazione pubblica per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico («OSP») ⁽¹³⁾.

(67) Al fine di stabilire se la compensazione per la fornitura di un SIEG conferisca un vantaggio ai sensi dell'articolo 107 del TFUE, la Corte, nella sentenza sulla causa Altmark, ha definito i seguenti criteri ⁽¹⁴⁾:

- 1) l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro (di seguito «primo criterio della sentenza Altmark»);
- 2) i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente (di seguito «secondo criterio della sentenza Altmark»);
- 3) la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti agli stessi, nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento (di seguito «terzo criterio della sentenza Altmark»);
- 4) quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico, in un caso specifico, non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti, nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi (di seguito «quarto criterio della sentenza Altmark»).

7.1.2.1. Primo criterio della sentenza Altmark

(68) La prima condizione stabilita dalla sentenza Altmark coincide con il requisito di chiaro affidamento e definizione dei SIEG postulato dall'articolo 106, paragrafo 2 del TFUE ⁽¹⁵⁾.

⁽¹²⁾ Sentenza della Corte 14 febbraio 1990, causa C-301/87 *Francia/Commissione*, Raccolta 1990, pag. I-307, punto 41.

⁽¹³⁾ La Commissione rileva che le osservazioni presentate dalle autorità italiane nel corso del procedimento d'indagine formale differiscono da quelle che esse hanno fornito prima della sua decisione di avviare tale procedimento in merito alle misure in esame. In particolare, nella decisione di avvio la Commissione osservava che, all'epoca, l'Italia aveva confermato che SO.G.A.S. non era formalmente gravata da oneri di servizio pubblico di interesse generale, motivo per cui non era stato possibile valutare la compatibilità delle misure contestate con riferimento alle norme SIEG. Successivamente, nel corso delle indagini, l'Italia ha spiegato che SO.G.A.S. era stata di fatto incaricata della prestazione di un SIEG e che le misure esaminate dalla Commissione costituirebbero, pertanto, una compensazione legittima per la prestazione di un servizio pubblico.

⁽¹⁴⁾ Sentenza della Corte 24 luglio 2003, causa C280/00 *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg* Raccolta 2003, pag. I-7747.

⁽¹⁵⁾ Paragrafo 47 della Comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale (GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 15).

- (69) Innanzitutto, l'articolo 106, paragrafo 2 del TFUE si applica esclusivamente alle «imprese incaricate della gestione» di un SIEG. La Corte di giustizia ha ripetutamente sottolineato la necessità di un atto di affidamento ⁽¹⁶⁾. Infatti, tale atto è necessario per definire gli obblighi dell'impresa e dello Stato. In assenza di tale atto ufficiale, la missione specifica dell'impresa non è nota e non è possibile determinare una compensazione equa ⁽¹⁷⁾. Pertanto, la necessità di una definizione chiara del SIEG è parte integrante ed essenziale del concetto di affidamento e scaturisce quindi direttamente dall'articolo 106, paragrafo 2 del TFUE. L'affidamento di un servizio a un'impresa deve essere anche, logicamente, accompagnato dalla sua definizione.
- (70) Nella comunicazione sui servizi d'interesse generale del 2001, la Commissione aveva già sottolineato il nesso tra la definizione dell'affidamento e la necessità e proporzionalità della compensazione dei SIEG ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2 del TFUE ⁽¹⁸⁾. Il punto 22 della comunicazione chiarisce che «in ogni caso, affinché sia applicabile la deroga di cui all'articolo 106, paragrafo 2 del TFUE, la missione di servizio pubblico deve essere chiaramente definita e essere affidata esplicitamente con atto pubblico [...]. Tale obbligo è necessario per garantire la certezza giuridica e la trasparenza nei confronti dei cittadini ed è indispensabile perché la Commissione possa verificare il rispetto del criterio di proporzionalità». Affidamento e definizione sono pertanto presupposti logici essenziali per qualsivoglia valutazione significativa della proporzionalità della compensazione. Infatti, i giudici dell'Unione hanno ripetutamente sottolineato la necessità di una definizione chiara degli obblighi di servizio pubblico per l'applicazione sia della deroga contemplata dalla sentenza *Altmark* sia dell'articolo 106, paragrafo 2 del TFUE ⁽¹⁹⁾.
- (71) La Disciplina SIEG del 2005 ⁽²⁰⁾ conferma tale impostazione. In base al punto 8 della Disciplina la Commissione può dichiarare compatibili con il mercato interno le compensazioni di servizio pubblico che costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1 del TFUE, purché ricorrano le condizioni stabilite nella Disciplina stessa. Tali condizioni includono, in particolare, l'affidamento del SIEG mediante uno o più atti ufficiali, indicanti la precisa natura e la durata degli obblighi di servizio pubblico, i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione, nonché le modalità per evitare sovracompenzioni e per il loro eventuale rimborso (punto 13 della Disciplina SIEG del 2005).
- (72) Anche la Comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale ⁽²¹⁾ del 2011 chiarisce che il SIEG e gli obblighi di servizio pubblico devono essere previamente definiti con chiarezza. Secondo il punto 51 di tale comunicazione, «affinché possa applicarsi l'articolo 106, paragrafo 2, del trattato, la gestione di un SIEG deve essere affidata a una o più imprese. Le imprese interessate devono pertanto essere state incaricate di una specifica missione da parte dello Stato. Anche la prima condizione della sentenza *Altmark* prevede che l'impresa debba adempiere ad obblighi di servizio pubblico. Pertanto, al fine di rispettare la giurisprudenza *Altmark*, occorre una concessione di servizio pubblico che definisca gli obblighi delle imprese in questione e dell'autorità». Il successivo punto 52 stabilisce che la missione di servizio pubblico deve essere conferita mediante uno o più atti che devono precisare almeno l'oggetto e la durata degli obblighi di servizio pubblico; l'impresa e, se del caso, il territorio interessati; la natura dei diritti esclusivi o speciali eventualmente accordati all'impresa dall'autorità in questione; i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione e le modalità per evitare le sovracompenzioni e per il loro eventuale recupero.

⁽¹⁶⁾ Causa 127/73 *Belgische Radio en Televisie/SV SABAM e NV Fonior*, Raccolta 1974 pag. 313, punti 19 e 20; causa 66/86 *Ahmed Saeed Flugreisen e Silver Line Reisebüro GmbH/Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e.V.*, Raccolta 1989, pag. 803, punti da 55 a 57; causa 7/82 *Gesellschaft zur Verwertung von Leistungsschutzrechten mbH (GVL)/Commissione*, Raccolta 1983, pag. 483; causa 172/80 *Gerhard Züchner/Bayerische Vereinsbank AG*, Raccolta 1981, pag. 2021.

⁽¹⁷⁾ Punto 5.1 del documento di lavoro dei servizi della Commissione del 20 novembre 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*» (Domande frequenti relative alla Decisione della Commissione del 28 novembre 2005 riguardante l'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale e relative alla disciplina comunitaria degli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico) che accompagna la comunicazione «I servizi di interesse generale, compresi i servizi sociali di interesse generale: un nuovo impegno europeo». Il documento di lavoro è disponibile in lingua inglese all'indirizzo: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007SC1516:EN:HTML>.

⁽¹⁸⁾ Comunicazione della Commissione sui servizi d'interesse generale in Europa (comunicazione SIEG 2001) (GU C 17 del 19.1.2001, pag. 4).

⁽¹⁹⁾ Causa C-280/00 *Altmark*, Raccolta 2003, pag. I-7747, paragrafo 87; causa T-137/10 *CBI/Commissione*, sentenza del 7 novembre 2012 non ancora pubblicata, punti 97 e 98.

⁽²⁰⁾ Disciplina comunitaria degli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (GU C 297 del 29.11.2005, pag. 4).

⁽²¹⁾ GU C 8, dell'11.1.2012, pag. 4.

- (73) Tuttavia, le autorità italiane sostengono che l'approccio della Commissione sarebbe eccessivamente formalistico e che alla SO.G.A.S. era stato effettivamente affidato un SIEG, basandosi in larga misura su documenti successivi all'adozione delle misure in esame.
- (74) Secondo l'Italia, la qualificazione come servizio di interesse economico generale della gestione dell'aeroporto dello Stretto dovrebbe essere desunta dalle numerose delibere regionali che citano l'interesse pubblico rivestito dai servizi aeroportuali e il loro ruolo di sostegno allo sviluppo economico della regione. Tuttavia, nessuna delle summenzionate delibere regionali ha fornito una definizione esplicita della presunta missione di servizio pubblico affidata al gestore aeroportuale, né le norme che ne regolano la compensazione. Inoltre, la Commissione nota che gli atti in questione sono stati pubblicati a partire dal 2007 e pertanto sono posteriori alla presunta instaurazione dei servizi di interesse economico generale, ossia all'attività dell'aeroporto nel periodo compreso tra il 2004 e il 2006. Inoltre, l'Italia non ha fornito alla Commissione alcun documento che fosse anteriore al 2004 e definisse l'ambito dei supposti obblighi di servizio pubblico imposti al beneficiario.
- (75) Pertanto, la Commissione ritiene che nel caso in esame il presunto SIEG non sia stato adeguatamente affidato al beneficiario.
- (76) La Commissione non può accogliere la tesi delle autorità italiane secondo la quale gli obblighi di servizio pubblico potrebbero essere legittimamente compensati anche qualora il servizio non fosse preventivamente qualificato come SIEG e affidato come tale al beneficiario ex ante. Se ciò fosse possibile, gli Stati membri potrebbero a propria discrezione riconsiderare ex post l'effettiva necessità dell'imposizione degli obblighi di servizio pubblico. In altre parole, qualora un'impresa subisse delle perdite finanziarie, gli Stati membri potrebbero affidarle degli obblighi di servizio pubblico grazie ai quali potrebbero erogarle una compensazione al fine di sostenerla, a prescindere da qualsivoglia valutazione ex ante della necessità effettiva di prestare tale servizio nell'interesse generale. Questo approccio è incompatibile con la condizione secondo cui i servizi di interesse economico generale devono essere affidati all'impresa in questione mediante uno o più atti ufficiali che indichino, in particolare, la natura e la durata degli obblighi di servizio pubblico, i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione, nonché le disposizioni necessarie a prevenire ed eventualmente recuperare le sovracompenzazioni. L'asserzione delle autorità italiane secondo la quale i servizi aeroportuali sarebbero essenziali per lo sviluppo economico della regione non è sufficiente per ritenere che il SIEG sia stato conferito correttamente al beneficiario, poiché gli obblighi di servizio pubblico e le norme relative alla compensazione non sono stati definiti preventivamente e in maniera trasparente.
- (77) Inoltre, accogliere la posizione delle autorità italiane secondo la quale gli Stati membri possono affidare i SIEG ex post equivarrebbe a favorire quegli Stati che hanno violato gli obblighi di notifica e sospensione. Tali Stati potrebbero sostenere che gli aiuti di Stato illegittimi concessi a un'impresa servivano effettivamente a compensare i costi di un servizio pubblico fornito incidentalmente dal beneficiario (senza tuttavia che detto servizio fosse stato previamente definito o affidato all'impresa). D'altra parte, quegli Stati membri che intendessero rispettare l'obbligo di notifica dovrebbero affidare e definire chiaramente il SIEG ex ante, al fine di rispettare le norme SIEG e la giurisprudenza Altmark.
- (78) Ne conseguirebbe un incentivo alla mancata notifica di nuovi aiuti di Stato da parte degli Stati membri, il che sarebbe in contrasto con il principio consolidato in base al quale gli Stati membri che non notificano un aiuto di Stato non possono essere favoriti rispetto agli Stati membri che effettuano tale notifica ⁽²²⁾.
- (79) Riassumendo, la Commissione conclude che la prima condizione enunciata nella sentenza Altmark non è stata rispettata; ritiene inoltre che nel caso in esame non siano state rispettate nemmeno le rimanenti condizioni Altmark, sulla base delle considerazioni sviluppate di seguito.

7.1.2.2. Secondo criterio della sentenza Altmark

- (80) Nel caso in esame, nessuno dei parametri per il calcolo della compensazione è stato stabilito preventivamente. I cosiddetti atti di conferimento ai quali fanno riferimento le autorità italiane non illustrano dettagliatamente i servizi che dovrebbero essere forniti dal beneficiario, né stabiliscono alcun meccanismo di compensazione per la presunta missione pubblica ad esso conferita.

7.1.2.3. Terzo criterio della sentenza Altmark

- (81) Secondo il terzo criterio della sentenza Altmark, la compensazione ricevuta per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico non può eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi sostenuti, tenendo conto dei relativi introiti, nonché di un margine di utile ragionevole per il detto adempimento.

⁽²²⁾ Causa 301/87 *France/Commissione*, Raccolta 1990, pag. 307, punto 11; cause riunite T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, da T-600/97 a 607/97, T-1/98, da T-3/98 a T-6/98 e T-23/98 *Alzetta Mauro e a./Commissione*, Raccolta 2000, pag.II-2319, punto 79 e giurisprudenza ivi citata; cause riunite T-394/08, T-408/08, T-453/08 e T-454/08 *Regione autonoma della Sardegna e a./Commissione*, sentenza del 20 settembre 2011, non ancora pubblicata, punto 91.

- (82) La Commissione non può accogliere la tesi dell'Italia secondo cui l'aeroporto in questione avrebbe ricevuto soltanto il finanziamento pubblico necessario per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico in quanto tale finanziamento era limitato alla compensazione delle perdite d'esercizio. Un principio fondamentale della valutazione della proporzionalità della compensazione è che solo i costi netti sostenuti dall'operatore pubblico per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico possono dar luogo a compensazione. In mancanza di una chiara definizione degli obblighi imposti al beneficiario, la Commissione non può stabilire in modo inequivocabile i costi che avrebbero dovuto essere presi in considerazione ai fini del calcolo della compensazione.
- (83) Anche laddove la gestione complessiva di un aeroporto potesse essere classificata come SIEG, talune attività non direttamente connesse alle attività di base, che comprendono, tra l'altro, la costruzione, il finanziamento, l'utilizzazione e la locazione di spazi e beni immobili per uso ufficio, magazzinaggio, alberghi e imprese industriali nell'area aeroportuale, nonché negozi, ristoranti e parcheggi, non rientrerebbero comunque nella missione SIEG e pertanto non potrebbero essere sovvenzionate ai sensi delle norme SIEG. Le autorità italiane non hanno fornito alcun elemento atto a dimostrare che non siano state sovvenzionate attività non direttamente connesse alle attività aeroportuali di base, a norma dei punti 34 e 53(iv), punto iv degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.

7.1.2.4. Quarto criterio della sentenza Altmark

- (84) Il quarto criterio della sentenza Altmark stabilisce che per non costituire aiuto di Stato, la compensazione deve limitarsi al minimo necessario. Questo criterio si ritiene soddisfatto laddove il destinatario della compensazione viene selezionato a seguito di una procedura di appalto pubblico o, in alternativa, se la compensazione viene calcolata con riferimento ai costi di un'impresa efficiente.
- (85) Nel caso in questione, il beneficiario non è stato selezionato attraverso una procedura di appalto pubblico. Né, d'altro canto, l'Italia ha fornito alla Commissione alcuna prova del fatto che il livello di compensazione sia stato determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi necessari al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti, nonché di un margine di utile ragionevole per tale adempimento. Pertanto, la Commissione ritiene che non sia possibile concludere che il finanziamento pubblico in questione sia stato determinato sulla base dei costi di un'impresa efficiente.
- (86) Di conseguenza, la Commissione non è in grado di concludere che il beneficiario abbia fornito i servizi in questione al costo minore per la collettività.
- (87) Per completezza, la Commissione osserva che, durante lo svolgimento delle indagini, il beneficiario ha presentato anche la tesi secondo la quale le misure sarebbero conformi al principio dell'investitore operante in economia di mercato. Sebbene il gestore dell'aeroporto abbia subito perdite, era legittimo presumere che l'attività avrebbe comportato degli utili.
- (88) Al riguardo, la Commissione osserva innanzitutto che, contrariamente a quanto sostenuto dal beneficiario, l'Italia, durante le indagini, non ha affermato che lo Stato aveva investito nella società di gestione dell'aeroporto in previsione di una sua redditività e che anzi, al contrario, ha sostenuto che il principio dell'investitore operante in economia di mercato non era applicabile al caso in esame [cfr. considerando (49)].
- (89) In secondo luogo, ai fini della valutazione in base al principio dell'investitore operante in un'economia di mercato, è necessario stabilire se, in circostanze analoghe, un investitore privato si sarebbe comportato in modo analogo. La Corte di giustizia ha statuito che, se il comportamento dell'investitore privato, cui deve essere raffrontato l'intervento dell'investitore pubblico che persegue obiettivi di politica economica, non è necessariamente quello del comune investitore che colloca capitali in funzione della loro capacità di produrre reddito a termine più o meno breve, esso deve quantomeno corrispondere a quello di una holding privata o di un gruppo imprenditoriale privato che persegue una politica strutturale, globale o settoriale, guidato da prospettive di redditività a più lungo termine⁽²³⁾. Per stabilire se lo Stato abbia adottato o no il comportamento di un investitore avveduto in un'economia di mercato, occorre porsi nel contesto dell'epoca in cui sono state adottate le misure di sostegno finanziario al fine di valutare la razionalità economica del comportamento dello Stato e occorre quindi astenersi da qualsiasi valutazione fondata su una situazione successiva⁽²⁴⁾. Secondo costante giurisprudenza, qualora uno Stato membro faccia valere il principio dell'investitore operante in economia di mercato nel corso del procedimento amministrativo, incombe al medesimo, in caso di dubbio, provare inequivocabilmente e sulla base di elementi oggettivi e verificabili che la misura attuata sia riconducibile alla sua qualità di azionista. Tali elementi devono fare chiaramente apparire che lo Stato membro interessato ha preso, preliminarmente o simultaneamente alla concessione del beneficio economico, la decisione di procedere, con la misura effettivamente posta in essere, ad un investimento nell'impresa pubblica controllata⁽²⁵⁾.

⁽²³⁾ Vedere in particolare cause riunite C-278/92, C-279/92 e C-280/92 Spagna/Commissione, Raccolta 1994, pag. I-4103, paragrafi 20–22.

⁽²⁴⁾ Sentenza *Stardust Marine*, paragrafo 71.

⁽²⁵⁾ Cfr. causa C-124/10 P *Commissione/Électricité de France (EDF)*, punti 82 e 83 e cause riunite T-268/08 e T-281/08 *Land Burgenland (Austria) e Repubblica d'Austria/Commissione europea*, punto 155.

- (90) In tal senso, la Commissione non può accogliere la tesi, sostenuta dal beneficiario, secondo cui le misure in esame sarebbero state determinate dalle prospettive reddituali della società, illustrate dal piano aziendale elaborato nel 2008, che mirava a ripristinarne la redditività, poiché tale piano era stato completato dopo che le misure in questione erano già state decise. La Commissione ritiene che un investitore privato apporterebbe nuovi capitali in una società il cui capitale sia inferiore al minimo legale, come era il caso per SO.G.A.S., solo se, al momento di intraprendere tale misura, egli potesse prevedere il ripristino della redditività della società in tempi ragionevoli. Posto che né le autorità italiane, né SO.G.A.S. hanno fornito elementi concreti risalenti al periodo delle misure in esame atti a dimostrare che le autorità pubbliche intendessero effettuare un investimento e potessero ragionevolmente aspettarsi da tale operazione un rendimento economico accettabile per un investitore privato e considerando altresì che l'Italia ha esplicitamente confermato che il principio dell'investitore operante in economia di mercato non trova applicazione nel presente caso, la Commissione conclude che tali misure non rispettavano il principio dell'investitore operante in economia di mercato.

7.1.2.5. Conclusioni

- (91) La Commissione considera che il caso in esame non ottemperi a nessuna delle quattro condizioni stabilite dalla Corte di giustizia nella causa Altmark e che le misure in oggetto non siano conformi al principio dell'investitore operante in economia di mercato. Pertanto, la Commissione conclude che le misure di cui trattasi, ossia i conferimenti di capitale effettuati per appianare le perdite subite da SO.G.A.S. nel 2004, nel 2005 e nel 2006, conferiscono un vantaggio economico alla società di gestione aeroportuale.

7.1.3. Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi tra Stati membri

- (92) Per quanto riguarda la distorsione della concorrenza, l'Italia ha sottolineato che, in base agli orientamenti per il settore dell'aviazione 2005, «è poco probabile che i finanziamenti concessi ai piccoli aeroporti regionali (categoria D) siano tali da falsare la concorrenza e da incidere sugli scambi in misura contraria al comune interesse». Il testo citato, tuttavia, si riferisce alla valutazione della compatibilità dell'aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c) del TFUE e non è inteso ad escludere che il finanziamento pubblico di piccoli aeroporti possa costituire un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1 del TFUE.
- (93) Inoltre, la Commissione ricorda che il punto 40 degli orientamenti per il settore dell'aviazione 2005 stabilisce anche che «al di là di queste indicazioni generali, non è tuttavia possibile delineare una casistica adatta a tutte le diverse situazioni possibili, in particolare per gli aeroporti appartenenti alle categorie C e D. Per questo motivo sarà necessario notificare ogni misura che potrebbe costituire un aiuto di Stato a favore di un aeroporto, per permettere in particolare di esaminarne l'impatto sulla concorrenza e sugli scambi tra gli Stati membri e valutarne eventualmente la compatibilità».
- (94) L'aeroporto dello Stretto è uno dei tre aeroporti della regione Calabria, situato all'estremità meridionale della penisola italiana. Il traffico dell'aeroporto si è mantenuto costantemente al di sotto del milione di passeggeri ⁽²⁶⁾. Al tempo dell'attuazione della misura in esame, l'aeroporto apparteneva pertanto alla categoria D «piccoli aeroporti regionali», a norma degli orientamenti per il settore dell'aviazione 2005. Tuttavia, il traffico passeggeri gestito dall'aeroporto nel 2012 è raddoppiato rispetto al 2004.
- (95) La Commissione nota che il mercato della gestione aeroportuale, che comprende i piccoli aeroporti regionali, è un mercato aperto alla concorrenza, nel quale opera una serie di imprese private e pubbliche in tutta l'Unione. Questo aspetto è confermato anche dal fatto che l'Italia prevedeva di privatizzare parzialmente la società di gestione dell'aeroporto dello Stretto e che, a tal fine, nel 2007 ha pubblicato un bando di gara aperto a imprese di qualsiasi Stato membro dell'Unione (cfr. considerando (32)). Pertanto, il finanziamento pubblico di una società di gestione aeroportuale può falsare la concorrenza sul mercato della gestione delle strutture aeroportuali. Inoltre, anche aeroporti appartenenti a bacini d'utenza differenti possono operare in concorrenza reciproca per attirare il traffico. Infatti, in certa misura e per taluni passeggeri, alcune destinazioni differenti sono interscambiabili. Pertanto, il finanziamento pubblico a favore degli aeroporti può falsare la concorrenza e incidere sugli scambi nel mercato del trasporto aereo dell'Unione.
- (96) Nel caso in esame, considerando che all'epoca dei fatti l'aeroporto dello Stretto serviva prevalentemente destinazioni nazionali e due tratte internazionali (Parigi e Malta) e che grazie ai fondi ricevuti l'aeroporto ha avuto la possibilità di restare sul mercato ed espandere significativamente la propria attività, la Commissione considera che le misure in esame possano aver falsato la concorrenza e inciso sugli scambi tra Stati membri.

7.1.4. Conclusione circa la sussistenza dell'aiuto

- (97) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che i conferimenti di capitale concessi a SO.G.A.S. dai propri azionisti pubblici per ripianare le perdite degli esercizi 2004, 2005 e 2006 costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1 del TFUE.

⁽²⁶⁾ Dati ufficiali.

7.2. Legittimità dell'aiuto

- (98) Le misure in esame sono state attuate prima dell'approvazione formale da parte della Commissione; pertanto, l'Italia non ha adempiuto all'obbligo di sospensione di cui all'articolo 108, paragrafo 3 del TFUE.

7.3. Compatibilità dell'aiuto

7.3.1. Compatibilità ai sensi delle norme SIEG

- (99) SO.G.A.S. sostiene che l'aiuto in questione è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2 del TFUE.
- (100) L'articolo 106, paragrafo 2 stabilisce che «le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale sono sottoposte alle norme dei trattati, e in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata. Lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione».
- (101) Tale articolo introduce una deroga al divieto di concessione di aiuti di Stato di cui all'articolo 107 del TFUE nella misura in cui l'aiuto è necessario e proporzionale per garantire la fornitura del SIEG a condizioni economiche accettabili. Ai sensi del paragrafo 3 dell'articolo 106 del TFUE, la Commissione vigila sull'applicazione dello stesso articolo, *inter alia* specificando le condizioni per il soddisfacimento dei criteri di necessità e proporzionalità.
- (102) Prima del 31 gennaio 2012 la Disciplina comunitaria degli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (di seguito «Disciplina SIEG del 2005») ⁽²⁷⁾ e la Decisione SIEG 2005, rappresentavano la normativa adottata dalla Commissione per l'applicazione della deroga di cui all'articolo 106, paragrafo 2 del TFUE.
- (103) Il 31 gennaio 2012 è entrato in vigore il nuovo pacchetto SIEG, che include la Disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (2011) (di seguito «Disciplina SIEG del 2011») ⁽²⁸⁾ e la Decisione 2012/21/UE della Commissione ⁽²⁹⁾.

7.3.1.1. Compatibilità ai sensi della decisione 2005/842/CE

- (104) Le misure in oggetto sono state concesse nel giugno 2004, nel giugno 2005 e nel dicembre 2007. Il beneficiario sostiene che le misure di cui trattasi sono esenti dall'obbligo di notifica sulla base della decisione 2005/842/CE.
- (105) La decisione 2005/842/CE dichiarava compatibili gli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessi in relazione al SIEG alle imprese rispondenti alle condizioni stabilite nella decisione stessa. In particolare, la decisione 2005/842/CE dichiarava compatibili gli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico agli aeroporti i) con traffico annuale non superiore al milione di passeggeri, ii) con fatturato totale al lordo delle imposte inferiore a 100 milioni di EUR nei due esercizi precedenti a quello del conferimento del servizio di interesse economico generale che ricevono compensazioni di obblighi di servizio pubblico di importo annuo inferiore a 30 milioni di EUR ⁽³⁰⁾.
- (106) La decisione 2005/842/CE si applicava soltanto agli aiuti sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico in relazione ad effettivi servizi di interesse economico generale. Per poter beneficiare di tale esenzione, la compensazione degli obblighi di servizio pubblico per l'esercizio del SIEG doveva altresì soddisfare le condizioni specifiche di cui agli articoli 4, 5 e 6 della medesima Decisione ⁽³¹⁾.
- (107) L'articolo 4 della decisione 2005/842/CE prevede che il servizio di interesse economico generale venga affidato all'impresa in questione mediante uno o più atti ufficiali, indicanti, tra le altre cose, la natura e la durata degli obblighi di servizio pubblico, i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione, nonché le modalità necessarie per prevenire ed eventualmente recuperare le sovracompensazioni. L'articolo 5 della decisione 2005/842/CE stabilisce che l'importo della compensazione debba limitarsi a quanto necessario per coprire i costi determinati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti e di un ragionevole margine di profitto. Infine, l'articolo 6 della decisione 2005/842/CE prevede che gli Stati membri effettuino controlli regolari per garantire che le imprese non ricevano una compensazione eccedente l'importo determinato conformemente all'articolo 5.

⁽²⁷⁾ GU C 297 del 29.11.2005.

⁽²⁸⁾ GU C 8 dell'11.1.2012.

⁽²⁹⁾ Decisione della Commissione 2012/21/UE, del 20 dicembre 2011, riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (GU L 7 dell'11.1.2012, pag. 3).

⁽³⁰⁾ Articolo 2, paragrafo 1, punto a) della Decisione.

⁽³¹⁾ Cfr. articolo 10 della medesima Decisione per informazioni sulla data di entrata in vigore della Decisione SIEG 2005 e, in particolare, sulla data di applicazione dell'articolo 4, lettere c), d) ed e), e dell'articolo 6 della medesima.

- (108) Per i motivi illustrati nel punto 7.1.2.1. della presente decisione, la Commissione conclude che né il beneficiario, né le autorità italiane hanno dimostrato che a SO.G.A.S. siano stati affidati obblighi di servizio pubblico chiaramente definiti. Inoltre, gli stessi non hanno dimostrato che i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione, e le modalità per evitare sovracompensozioni e per il loro eventuale rimborso fossero in alcun modo contenuti nei cosiddetti atti di affidamento da essi adottati. Ne consegue che i requisiti di cui agli articoli 4, 5 e 6 della decisione 2005/842/CE relativi agli atti di affidamento non sono stati soddisfatti.
- (109) Pertanto, la Commissione ritiene che l'appianamento delle perdite del gestore dell'aeroporto dello Stretto non fosse compatibile con il mercato interno, né esente dall'obbligo di notifica sulla base della decisione 2005/842/CE.
- (110) Inoltre, in assenza di una definizione chiara degli obblighi di servizio pubblico imposti a SO.G.A.S., la misura non può essere ritenuta compatibile con il mercato interno ed esente dall'obbligo di notifica preventiva di cui all'articolo 10, lettera b) della decisione 2012/21/UE. Pertanto, la Commissione ha valutato se la misura possa essere ritenuta compatibile con il mercato interno ai sensi del punto 69 della Disciplina SIEG del 2011, il quale stabilisce che «la Commissione applicherà i principi delineati nella presente comunicazione agli aiuti illegali sui quali sarà chiamata a decidere dopo il 31 gennaio 2012, anche nel caso in cui gli aiuti siano stati concessi prima di tale data».

7.3.1.2. Compatibilità ai sensi della Disciplina SIEG del 2011

- (111) Il punto 16 della Disciplina SIEG del 2011 stabilisce i requisiti necessari affinché l'affidamento di un SIEG possa essere ritenuto valido. In particolare, il successivo punto a) del punto 16 stabilisce che l'atto di affidamento deve indicare chiaramente l'oggetto e la durata degli obblighi di servizio pubblico. Pertanto, per gli stessi motivi già esposti nel punto 7.1.2.1. della presente decisione, le misure di aiuto in esame non possono essere ritenute compatibili ai sensi della Disciplina SIEG del 2011. In particolare, la gestione dell'aeroporto nel suo insieme non è stata chiaramente affidata al beneficiario sotto forma di SIEG. La Commissione non ha ricevuto alcun atto di affidamento che definisca ex ante in maniera univoca il SIEG affidato al beneficiario, né il suo diritto a una compensazione. Inoltre, non sono stati presentati alla Commissione elementi che dimostrino che i punti 17 e 18 della Disciplina SIEG del 2011 sono stati rispettati.
- (112) La Commissione considera pertanto che la misura di aiuto in esame non possa essere dichiarata compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2 del TFUE.
- (113) A fini di completezza, la Commissione rileva che il punto 9 della Disciplina SIEG del 2011 stabilisce che la compensazione SIEG accordata alle imprese in difficoltà deve essere valutata a norma degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà.
- (114) Durante la fase di valutazione preliminare, l'Italia aveva infatti sostenuto che la SO.G.A.S. era un'impresa in difficoltà ai sensi degli orientamenti sugli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione. Tuttavia, l'Italia aveva anche sostenuto che le misure in esame non facevano parte di un piano di ristrutturazione e che un piano di siffatta natura non esisteva. Pertanto, nella sua decisione di avvio del procedimento, la Commissione aveva ritenuto che tali misure non potessero essere considerate compatibili con gli orientamenti sugli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione.
- (115) Durante l'indagine formale, l'Italia non ha più sostenuto che il gestore aeroportuale si trovasse in difficoltà al momento della concessione delle misure di aiuto e che di conseguenza gli aiuti fossero compatibili sulla base dei summenzionati orientamenti.
- (116) In mancanza di elementi che consentano alla Commissione di valutare la compatibilità delle misure in esame sulla base degli orientamenti sugli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione, essa non può dichiarare tali misure compatibili con il mercato interno ai sensi dei summenzionati orientamenti.

7.3.2. Compatibilità ai sensi dei nuovi orientamenti per il settore dell'aviazione

- (117) Il 31 marzo 2014, la Commissione ha adottato la Comunicazione «Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree» (di seguito «i nuovi orientamenti per il settore dell'aviazione») ⁽³²⁾. Essi si applicano agli aiuti al funzionamento degli aeroporti concessi prima del 31 marzo 2014.

⁽³²⁾ GUC 99 del 4.4.2014, pag. 3.

- (118) Gli aiuti al funzionamento concessi prima dell'entrata in vigore dei nuovi orientamenti per il settore dell'aviazione potrebbero essere dichiarati compatibili per la totalità dei costi di esercizio non coperti purché vengano soddisfatte le seguenti condizioni:
- *contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune*: questa condizione viene soddisfatta, tra l'altro, se l'aiuto accresce la mobilità dei cittadini dell'Unione e la connettività delle regioni o facilita lo sviluppo regionale ⁽³³⁾;
 - *necessità dell'intervento pubblico*: l'aiuto deve riguardare situazioni nelle quali tale aiuto può portare ad un miglioramento sostanziale che il mercato non è in grado di produrre ⁽³⁴⁾;
 - *presenza di un effetto di incentivazione*: questa condizione viene soddisfatta se è probabile che, in assenza dell'aiuto, e tenendo conto dell'eventuale presenza di aiuti all'investimento e del livello di traffico, il livello di attività economica dell'aeroporto in questione sarebbe notevolmente ridotto ⁽³⁵⁾;
 - *proporzionalità dell'importo dell'aiuto (aiuto limitato al minimo necessario)*: per essere proporzionali, gli aiuti al funzionamento a favore degli aeroporti devono limitarsi al minimo necessario per realizzare l'attività oggetto dell'aiuto ⁽³⁶⁾;
 - *prevenzione di effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi* ⁽³⁷⁾.
- (119) Secondo quanto dichiarato dalle autorità italiane, la posizione geografica periferica e l'insufficiente sviluppo del trasporto merci costituiscono gravi criticità per la regione Calabria, soprattutto a causa della mancanza di infrastrutture adeguate. L'Italia ha dichiarato che le misure in esame fanno parte di un progetto più ampio volto a potenziare la rete dei trasporti in Calabria. Tali misure consentirebbero a SO.G.A.S. di migliorare le infrastrutture e i servizi offerti dall'aeroporto alla luce della nuova strategia regionale che mira a rafforzare la rete dei trasporti e garantire un accesso più agevole alla regione.
- (120) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che gli aiuti al funzionamento concessi a SO.G.A.S. abbiano contribuito al raggiungimento di un obiettivo di interesse comune teso a migliorare l'accessibilità, la connettività e lo sviluppo regionale attraverso lo sviluppo di un'infrastruttura per il trasporto aereo sicura e affidabile.
- (121) Come osservato dai nuovi orientamenti per il settore dell'aviazione, gli aeroporti minori potrebbero incontrare difficoltà nel finanziare la propria attività senza fondi pubblici. Secondo il punto 118 dei nuovi orientamenti sull'aviazione, gli aeroporti con un traffico annuo inferiore a 700 000 passeggeri possono non essere in grado di coprire una parte consistente dei propri costi di esercizio. Il traffico dell'aeroporto dello Stretto si è mantenuto costantemente al di sotto dei 700 000 passeggeri. Pertanto, la Commissione ritiene che l'aiuto fosse necessario in quanto ha consentito un miglioramento della connettività della regione Calabria, che il mercato da solo non avrebbe offerto.
- (122) In mancanza dell'aiuto, le attività del beneficiario si sarebbero ridotte in maniera significativa, o sarebbero addirittura cessate. Al contempo, l'aiuto non ha superato l'importo necessario a coprire le perdite d'esercizio ed era pertanto limitato al minimo necessario per consentire l'esecuzione dell'attività oggetto dell'aiuto.
- (123) Nessun altro aeroporto si trova nello stesso bacino di utenza, ⁽³⁸⁾ giacché come illustrato in precedenza, l'aeroporto più vicino si trova a oltre 130 chilometri di distanza. Inoltre, l'Italia ha confermato che l'infrastruttura aeroportuale è stata messa a disposizione di tutte le compagnie aeree a condizioni non discriminatorie. Né le informazioni a disposizione della Commissione, né le osservazioni delle parti interessate presentate durante le indagini hanno messo in discussione l'accesso non discriminatorio all'infrastruttura.
- (124) Alla luce di queste considerazioni, la Commissione conclude che le condizioni di compatibilità definite dai nuovi orientamenti per il settore dell'aviazione risultano soddisfatte.

7.3.3. Conclusioni sulla compatibilità dell'aiuto

- (125) Sulla base della valutazione che precede, la Commissione conclude che la misura di aiuto notificata è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3 del TFUE.

⁽³³⁾ Paragrafi 137 e 113 dei nuovi orientamenti per il settore dell'aviazione.

⁽³⁴⁾ Paragrafi 137 e 116 dei nuovi orientamenti per il settore dell'aviazione.

⁽³⁵⁾ Paragrafi 137 e 124 dei nuovi orientamenti per il settore dell'aviazione.

⁽³⁶⁾ Paragrafi 137 e 125 dei nuovi orientamenti per il settore dell'aviazione.

⁽³⁷⁾ Paragrafi 137 e 131 dei nuovi orientamenti per il settore dell'aviazione.

⁽³⁸⁾ Definito dai nuovi orientamenti per il settore dell'aviazione come il mercato geografico i cui limiti si trovano a circa 100 chilometri o a circa 60 minuti di percorrenza in automobile, autobus, treno o treno ad alta velocità.

- (126) Tale conclusione, formulata ai sensi delle norme in materia di aiuti di Stato, lascia impregiudicata l'applicazione di altre disposizioni del diritto dell'Unione, ivi incluse quelle in materia ambientale.

8. CONCLUSIONI

- (127) La Commissione ritiene che l'Italia abbia attuato illegittimamente l'aiuto in questione, in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Tuttavia, sulla base della valutazione che precede, ha deciso di non sollevare obiezioni nei confronti dell'aiuto, in quanto compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e con i nuovi orientamenti per il settore dell'aviazione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto di Stato a cui l'Italia ha dato esecuzione a favore di SO.G.A.S. SpA (Società per la Gestione dell'Aeroporto dello Stretto) per un importo pari a 6 392 847 EUR è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c) del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Articolo 2

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, l'11 giugno 2014

Per la Commissione
Joaquin ALMUNIA
Vice presidente
