

DECIZIA COMISIEI**din 11 iunie 2014****privind ajutorul de stat SA.26818 (C 20/10) (ex N 536/08 & NN 32/10) acordat de către Italia societății SO.G.A.S., care administrează aeroportul Stretto**

[notificată cu numărul C(2014) 3571]

(Numai textul în limba italiană este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2014/944/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

având în vedere invitația adresată părților interesate de a-și prezenta observațiile în conformitate cu dispozițiile susmenționate ⁽¹⁾ și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURA

- (1) La 27 octombrie 2008, autoritățile italiene au notificat Comisiei intenția regiunii Calabria de a acorda un ajutor sub formă de injecții de capital pentru acoperirea pierderilor operaționale suportate în 2004 și 2005 de SO.G.A.S. SpA Società per la Gestione dell'Aeroporto dello Stretto („SO.G.A.S.” sau „beneficiarul”); SO.G.A.S. este societatea care gestionează aeroportul Stretto sau „Strait”, care este aeroportul din Reggio Calabria.
- (2) În cursul examinării preliminare, Comisia a luat cunoștință de alte măsuri în favoarea aceluiași beneficiar, ceea ce părea să constituie un ajutor de stat ilegal. Prin urmare, Comisia a inclus măsurile respective în ancheta sa.
- (3) Întrucât Comisia a dispus de informații care sugerează că sprijinul acordat de stat ar fi fost de fapt acordat înainte ca Comisia să poată evalua compatibilitatea acestuia cu piața internă, Comisia a înregistrat cazul ca ajutor care nu a fost notificat, cu numărul NN 32/10.
- (4) Comisia a solicitat informații suplimentare cu privire la măsura notificată la 27 noiembrie 2008, 23 februarie 2009 și 19 mai 2009. Italia a răspuns la 14 ianuarie 2009, 26 martie 2009 și 9 octombrie 2009.
- (5) Prin scrisoarea din data de 20 iulie 2010, Comisia a informat Italia cu privire la decizia de a iniția procedura oficială de investigare prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din TFUE în ceea ce privește ajutorul pentru SO.G.A.S. („decizia de inițiere”).
- (6) Decizia Comisiei de a iniția procedura a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽²⁾. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile.
- (7) Prin scrisoarea din data de 19 noiembrie 2010, beneficiarul și-a prezentat observațiile cu privire la decizia de inițiere. La 20 decembrie 2010, Comisia a transmis observațiile beneficiarului autorităților italiene și a solicitat un răspuns din partea acestora. Comisia a trimis o scrisoare de atenționare la 8 martie 2011 și a primit observațiile Italiei la 29 aprilie 2011. Comisia nu a primit alte observații de la părțile interesate.
- (8) Autoritățile italiene au prezentat observații cu privire la decizia de inițiere prin scrisorile din 23 septembrie 2010 și 15 decembrie 2010.

⁽¹⁾ JO C 292, 28.10.2010, p. 30.

⁽²⁾ A se vedea nota de subsol 1.

- (9) Prin scrisoarea din 30 martie 2012, Comisia a solicitat informații suplimentare cu privire la măsurile care fac obiectul anchetei. Autoritățile italiene au furnizat informațiile solicitate prin scrisoarea din 30 aprilie 2012.

2. DESCRIERE DETALIATĂ A MĂSURILOR

2.1. Beneficiarul

- (10) Beneficiarul măsurilor este societatea SO.G.A.S. care administrează aeroportul din Reggio Calabria.
- (11) SO.G.A.S. este o societate cu răspundere limitată înființată în conformitate cu legislația italiană în luna martie 1981 și deținută integral de către organisme publice.
- (12) Traficul pe aeroport a crescut de la 272 859 de pasageri în 2004 la 571 694 de pasageri în 2012 ⁽³⁾.

2.2. Măsurile contestate

- (13) Măsura notificată de Italia este o injecție de capital acordată de Regiunea Calabria, în valoare de 1 824 964 EUR, pentru acoperirea pierderilor suportate de SO.G.A.S. în anii 2004 și 2005.
- (14) În iunie 2005 și iunie 2006, asociații publici ai SO.G.A.S. au decis să acopere pierderile suportate de SO.G.A.S. în ultimii doi ani (1 392 900 EUR în 2004 și 2 257 028 EUR în 2005), prin intermediul unor injecții proporționale de capital. La momentul respectiv, regiunea Calabria deținea 50 % din părțile sociale ale societății, restul fiind deținut de către municipalitatea Reggio Calabria, provincia Reggio Calabria, provincia Messina, municipalitatea Messina, Camera de Comerț din Reggio Calabria și Camera de Comerț din Messina.
- (15) În conformitate cu informațiile de care dispunea Comisia la momentul adoptării deciziei de inițiere, injecții proporționale de capital fuseseră deja efectuate de către provincia Reggio Calabria, municipalitatea Messina, municipalitatea Reggio Calabria și Camera de Comerț din Messina.
- (16) În 2006, SO.G.A.S. a înregistrat pierderi suplimentare de 6 018 982 EUR. În decembrie 2007, asociații SO.G.A.S. au decis să transforme rezervele societății în capital și să scadă capitalul pentru a acoperi pierderile rămase. Cu toate acestea, acest lucru ar fi redus capitalul sub nivelul minim impus de legislația italiană pentru societățile de administrare a aeroporturilor. Pentru a readuce capitalul în conformitate cu cerințele legale, asociații SO.G.A.S. au fost de acord să majoreze capitalul cu 2 742 919 EUR. Capitalul a fost majorat prin conversia de obligațiuni subscrise anterior de unii dintre asociați, pentru o valoare totală de 2 274 919 EUR. Regiunea Calabria nu s-a numărat printre acționarii care au deținut obligațiunile convertibile, iar participația sa la capitalul societății a scăzut de la 50 % la 6,74 %.

2.3. Autoritatea care acordă ajutorul

- (17) În cazul măsurilor abordate în prezentul document, autoritatea de acordare este regiunea Calabria.
- (18) Conform celor sus-menționate, fonduri publice au fost, de asemenea, acordate societății SO.G.A.S. de provincia Reggio Calabria, municipalitatea Reggio Calabria, provincia Messina, municipalitatea Messina, Camera de Comerț din Reggio Calabria și Camera de Comerț din Messina sub formă de injecții proporționale de capital pentru a se acoperi pierderile suferite în anii 2004, 2005 și 2006 și pentru a se readuce capitalul în conformitate cu cerințele legale.

2.4. Bugetul

- (19) Autoritățile italiene au notificat injecțiile de capital în valoare de 1 824 964 EUR, proporțional cu participația regiunii Calabria în societatea SO.G.A.S., care au fost aprobate în iunie 2005 și iunie 2006. În plus, așa cum s-a explicat mai sus, ceilalți asociați publici au acoperit, de asemenea, pierderi în valoare de 1 824 964 EUR. A mai existat o injecție suplimentară de 2 742 919 EUR în decembrie 2007.
- (20) Prin urmare, bugetul total al măsurilor evaluate însumează 6 392 847 EUR.

⁽³⁾ Conform informațiilor puse la dispoziția publicului.

2.5. Procedurile instanțelor naționale

- (21) Regiunea Calabria a decis să nu pună în aplicare injecțiile de capital decise de asociați în iunie 2005 și iunie 2006, până la pronunțarea deciziei Comisiei de autorizare a acestora, iar SO.G.A.S. a înaintat o acțiune în justiție împotriva regiunii la instanța de drept comun (*Tribunale*) din Reggio Calabria. Instanța a decis în favoarea SO.G.A.S., iar o contestație depusă de către regiune a fost respinsă în mai 2009.
- (22) Deși recunoaște competența Comisiei de a decide dacă o măsură de ajutor de stat este compatibilă cu piața internă, instanța a considerat că instanțele naționale au avut competența de a decide dacă o măsură constituia ajutor de stat. Instanța a hotărât că finanțarea publică acordată în acest caz nu a constituit ajutor de stat, pentru că nu era de natură să denatureze concurența sau să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre. De asemenea, instanța a mai constatat că principiul investitorului în economia de piață a fost respectat, deoarece la momentul acordării ajutorului, indiferent de pierderile suferite în 2004 și 2005, existau perspective rezonabile de rentabilitate pe termen lung.
- (23) Regiunea a contestat hotărârea instanței, pe motiv că măsura constituia ajutor de stat, și, prin urmare, nu ar fi trebuit să fie pusă în aplicare până la adoptarea unei decizii de autorizare de către Comisie. În decembrie 2009, autoritățile italiene au informat Comisia că această acțiune a fost respinsă și că nu ar mai putea fi întreprinse măsuri procedurale suplimentare pentru a se contesta acordarea contribuției publice societății SO.G.A.S.

3. MOTIVE PENTRU ÎNIIEREA PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE

- (24) În decizia de inițiere, Comisia a plecat de la premisa că injecțiile proporționale efectuate de către regiune și ceilalți asociați publici pentru a se acoperi pierderile suferite în 2004 și 2005, precum și injecția de capital decisă de asociații SO.G.A.S. în decembrie 2007 au constituit ajutor de stat, din următoarele motive:
- (a) acestea constau în transferul de fonduri către SO.G.A.S. de la o serie de autorități regionale și locale, și anume regiunea Calabria, provincia Reggio Calabria, municipalitatea Messina și municipalitatea Reggio Calabria, sau organisme locale autonome înființate în temeiul dreptului public, și anume Camera de Comerț din Reggio Calabria și Camera de Comerț din Messina. Prin urmare, acestea au implicat resurse de stat și au fost imputabile statului;
- (b) acestea nu respectau principiul investitorului în economia de piață și, prin urmare, confereau un avantaj selectiv societății SO.G.A.S.;
- (c) acestea puteau să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.
- (25) Comisia a plecat de la premisa că măsurile în litigiu erau incompatibile cu piața internă. În primul rând, Italia a afirmat în mod explicit că SO.G.A.S. nu a fost însărcinată cu prestarea de servicii de interes economic general (denumite în continuare „SIEG”). În al doilea rând, autoritățile italiene au confirmat faptul că măsurile nu au avut legătură cu nicio investiție specifică aeroportului; Comisia a ajuns la concluzia preliminară că nu ar putea fi evaluată compatibilitatea măsurilor în funcție de criteriile prevăzute prin Orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale („orientările din 2005 privind aviația”) ⁽⁴⁾. În al treilea rând, în pofida afirmației lor potrivit căreia SO.G.A.S. era o întreprindere în dificultate în sensul Orientărilor privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate (denumite în continuare „orientările R&R”) ⁽⁵⁾, autoritățile italiene au indicat, de asemenea, că măsurile nu au făcut parte dintr-un plan de restructurare și că nu a existat niciun astfel de plan. În cele din urmă, Comisia a considerat că măsurile nu sunt compatibile cu Orientările privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2007-2013 (denumite în continuare „orientări regionale”) ⁽⁶⁾, care prevedeau cadrul de evaluare a ajutoarelor acordate în temeiul articolului 107 alineatul (3) literele (a) și (c) din TFUE.
- (26) În ceea ce privește acțiunile în justiție intentate în fața instanțelor italiene împotriva refuzului regiunii de a-și plăti contribuția proporțională în așteptarea autorizării de către Comisie în temeiul normelor privind ajutoarele de stat, Comisia a considerat că, având în vedere supremația dreptului UE asupra dreptului intern și atâta timp cât notificarea nu a fost retrasă oficial, Italia avea obligația să respecte clauza de standstill prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE. Prin urmare, Comisia a considerat că, având în vedere supremația clauzei de standstill de la articolul 108 alineatul (3) din TFUE, poziția adoptată de instanțele naționale ar fi trebuit să nu fie luată în considerare și că autoritățile italiene ar fi trebuit să nu pună în aplicare măsura notificată atâta timp cât procedura privind ajutorul de stat era în curs de desfășurare.

⁽⁴⁾ JO C 312, 9.12.2005, p. 1, punctele 53-63.

⁽⁵⁾ JO C 244, 1.10.2004, p. 2.

⁽⁶⁾ JO C 54, 4.3.2006, p. 13.

4. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

- (27) Singura parte interesată de la care Comisia a primit observații a fost beneficiarul, SO.G.A.S., care sprijină și completează argumentele prezentate de autoritățile italiene în cursul procedurii oficiale de investigare.

4.1. Existența ajutorului

- (28) SO.G.A.S. a transmis că măsurile evaluate nu constituiau ajutor de stat deoarece criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE nu au fost îndeplinite sub nicio formă. Mai precis, SO.G.A.S. a declarat că măsura: (i) nu a afectat schimburile comerciale dintre statele membre sau, ca alternativă, (ii) nu a conferit un avantaj economic selectiv societății SO.G.A.S. și (iii) nu a denaturat sau nu a amenințat să denatureze concurența.
- (29) SO.G.A.S. a susținut că măsurile în litigiu au fost acordate în condiții normale de piață și, prin urmare, au respectat principiul investitorului în economia de piață. Acestea erau în conformitate cu articolele 2446 și 2447 din Codul civil italian, care impuneau asociaților unei societăți cu răspundere limitată care a pierdut mai mult de o treime din capital să își compenseze pierderile pentru a evita dizolvarea societății. Nerespectarea de către asociați a obligației de a acoperi pierderile SO.G.A.S., o societate de gestionare a aeroportului, ar fi avut drept consecință retragerea [în sensul articolului 13 din Ordinul ministerial (DM) nr. 521 din 12 noiembrie 1997] a gestionării parțiale a aeroportului Stretto, care îi fusese încredințată SO.G.A.S. în temeiul articolului 17 din Decretul-lege nr. 67 din 1997, și ar fi făcut imposibilă în viitor asigurarea concesiunii complete pentru gestionarea acestui aeroport, pentru care s-a depus o cerere la Ministerul Transporturilor. În consecință, era rezonabil să se presupună că un investitor privat care se confrunta cu o alegere similară ar fi acționat la fel pentru a crește valoarea părților sale sociale.
- (30) Beneficiarul a arătat că instanța de drept comun din Reggio Calabria a solicitat o evaluare independentă a societății în iunie 2008, prin care s-a estimat că valoarea societății a scăzut la o valoare cuprinsă între 12 milioane EUR și 17 milioane EUR.
- (31) Pentru a dovedi rentabilitatea societății, beneficiarul a prezentat Comisiei un plan de afaceri întocmit pentru SO.G.A.S. în octombrie 2008 de către un consultant extern, care prevedea că societatea își va restabili viabilitatea în 2013.
- (32) O invitație de participare la procedura de ofertare pentru privatizarea parțială a SO.G.A.S. a fost publicată în iulie 2007. O ofertă pentru achiziționarea a 35 % din capitalul SO.G.A.S. a fost prezentată de un consorțiu italo-argentinian (*associazione temporanea di imprese* sau „ATI”). Oferta a fost considerată dezavantajoasă din punct de vedere economic de către asociații SO.G.A.S. În martie 2010, a fost publicată o nouă invitație de participare la procedura de ofertare pentru 35 % din părțile sociale ale SO.G.A.S. Potrivit SO.G.A.S., cele două scrisori de exprimare a interesului primite ca răspuns, împreună cu oferta inițială din partea consorțiului, au arătat că principiul investitorului în economia de piață a fost respectat.
- (33) SO.G.A.S. a susținut, de asemenea, că Comisia a concluzionat în mod greșit că pasagerii care utilizează aeroportul Stretto ar putea să utilizeze și aeroporturile din Catania, Lamezia Terme sau Crotona, în funcție de locul lor de reședință, și că, prin urmare, măsurile în litigiu aveau potențialul de a denatura concurența între administratorii de aeroporturi.
- (34) În primul rând, aeroportul Stretto și aeroporturile din Catania, Lamezia Terme și Crotona erau aeroporturi regionale cu linii directe ale căror zone pe care le deservește un aeroport nu se suprapuneau. De asemenea, aeroportul Stretto nu a concurat cu niciun alt aeroport din Italia sau din Uniune. Caracteristicile geografice și de infrastructură specifice Calabriei au exclus eventualele suprapuneri între zona pe care o deservește aeroportul Stretto și cele deserveite de aeroporturile italiene învecinate. Aeroportul din Lamezia Terme se afla la o distanță mai mare de 130 km, la aproximativ o oră de mers cu mașina din Stretto. Nu exista nicio legătură directă rapidă între Stretto și aeroportul din Crotona, care se afla la o distanță de peste trei ore. Aeroportul din Catania era situat într-o altă regiune geografică, la o distanță mai mare de 130 km, cu o durată de mers cu mașina cuprinsă între 1:30 și 1:40.
- (35) SO.G.A.S. a furnizat un tabel care prezintă un indice de corelare între fluxul de pasageri de pe aeroportul Stretto și cel de pe aeroporturile din Lamezia Terme, Crotona și Catania. Tabelul indicat a prezentat faptul că pasagerii care călătoresc prin aeroportul Stretto constituie o componentă nouă a traficului regional. Închiderea aeroportului ar conduce, prin urmare, la pierderea unei părți din cererea pentru serviciile de transport aerian, mai degrabă decât la o redistribuire către alte aeroporturi. SO.G.A.S. a prezentat, de asemenea, un tabel pentru a demonstra că măsurile analizate au creat o nouă cerere pentru servicii de transport aerian în domeniu, ceea ce ar duce la rezultate pozitive atât pentru operatorii de transport aerian interesați în crearea unor noi rute între Stretto și alte aeroporturi naționale și din UE, cât și pentru alte aeroporturi, care au trebuit să gestioneze o cerere tot mai mare.

- (36) SO.G.A.S. a respins concluziile preliminare ale Comisiei potrivit cărora măsurile au avut potențialul de a denatura concurența între companiile aeriene. Finanțarea publică nu a fost transferată către niciun transportator aerian prin acordarea unor reduceri ale tarifelor de aterizare sau a altor condiții avantajoase. Taxele de aterizare și alte condiții de funcționare din aeroport au fost stabilite de către autoritatea competentă și nu au lăsat nicio marjă de discreție administratorului aeroportului. În cele din urmă, SO.G.A.S. a susținut că Stretto era deservit în principal de Alitalia (care asigură șase dintre cele opt zboruri zilnice) și că nu a existat niciun indiciu că operatori de charter sau de transport aerian la preț redus erau interesați în crearea unor rute noi cu plecare de pe aeroportul Stretto.
- (37) SO.G.A.S. a concluzionat că, la momentul evaluării impactului măsurii asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre, Comisia ar fi trebuit să țină mai mult seama de circumstanțele specifice și ar fi trebuit să constate că măsura în cauză nu constituia ajutor de stat.

4.2. Compatibilitatea ajutorului

- (38) În ceea ce privește întrebarea referitoare la posibilitatea ca măsurile să fie considerate compatibile în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, SO.G.A.S. a argumentat că finanțarea publică evaluată a fost menită să mențină continuitatea operațională a administratorului aeroportului și dezvoltarea anumitor activități economice. Acest obiectiv a fost justificat de faptul că aeroporturile mici nu generau, în general, suficiente venituri pentru a-și acoperi costurile necesare pentru a se conforma cerințelor de siguranță și securitate. În plus, aeroportul Stretto, având în vedere caracteristicile infrastructurii aeroportuare și restricțiile ulterioare impuse de autoritatea națională pentru aviația civilă ENAC ⁽⁷⁾, ar fi întâmpinat dificultăți mari în ceea ce privește găzduirea curselor charter și a liniilor aeriene cu tarife reduse.
- (39) În special, în conformitate cu parametrii ENAC, aeroportul Stretto a fost clasificat ca aeroport de nivelul II. Această clasificare s-a bazat pe dimensiunile infrastructurii, mai degrabă decât pe fluxurile de pasageri; acest lucru impunea aeroporturilor cu flux redus de pasageri să suporte aceleași costuri pentru a îndeplini standardele de siguranță ca aeroporturile cu peste un milion de pasageri.
- (40) Fără finanțarea publică care face obiectul anchetei, aeroportul ar fi fost forțat să iasă de pe piață, cu consecințe negative la nivel regional pentru mobilitatea rezidenților. De asemenea, acest lucru ar fi împiedicat asociații să obțină vreun randament al investiției lor.
- (41) În cele din urmă sau în subsidiar, SO.G.A.S. a susținut că Decizia 2005/842/CE a Comisiei ⁽⁸⁾ privind serviciile de interes economic general era aplicabilă în speță și că măsurile ar putea, în orice caz, să fie considerate compatibile cu piața internă și să facă obiectul derogării de la obligația de notificare prevăzută în respectivul temei.
- (42) SO.G.A.S. a argumentat că, deoarece traficul în aeroport nu a depășit un milion de pasageri pe an în perioada de referință, administrația aeroportului a constituit un serviciu de interes economic general („SIEG”) în temeiul articolului 2 alineatul (1) litera (d) din Decizia 2005/842/CE. SO.G.A.S. a subliniat că în conformitate cu Decretul-lege nr. 250 din 25 iulie 1997, autoritățile locale pot deține participații doar la întreprinderile cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general. SO.G.A.S. a fost întotdeauna deținut de către autorități locale din Calabria și Messina, ceea ce a reprezentat o dovadă prezumtivă că administrarea aeroportului se califica drept SIEG. Pentru a demonstra că administrarea aeroportului era într-adevăr un SIEG, SO.G.A.S. a prezentat deciziile municipalității Reggio Calabria din data de 27 iulie 2010 și de 19 iunie 2010, care au făcut referire la importanța serviciilor aeroportuare la nivel regional.
- (43) Compensația pentru obligația de prestare a serviciului public s-a limitat la pierderile suportate de administratorul aeroportului pentru prestarea serviciului de interes economic general și, prin urmare, a respectat principiile necesității și proporționalității prevăzute la articolul 5 alineatul (1) din Decizia 2005/842/CE. În ceea ce privește lipsa unui document prin care SIEG este încredințat efectiv administratorului aeroportului, SO.G.A.S. a propus elaborarea unui acord care ar elimina orice suspiciuni că cele patru criterii Altmark ⁽⁹⁾ nu au fost îndeplinite în cazul aeroportului Stretto.

⁽⁷⁾ Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

⁽⁸⁾ Decizia 2005/842/CE a Comisiei din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE la ajutorul de stat, sub forma compensației pentru obligația de serviciu public, acordat anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general; JO L 312, 29.11.2005, p. 67.

⁽⁹⁾ Hotărârea Curții de Justiție în cauza C-280/00, Altmark, Rec., 2003, p. I-7747.

5. OBSERVAȚIILE AUTORITĂȚILOR ITALIENE

- (44) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a remarcat faptul că Italia a confirmat că societății SO.G.A.S. nu îi fusese încredințată în mod formal prestarea unui SIEG, astfel încât compatibilitatea măsurilor în litigiu nu ar putea fi evaluată în temeiul normelor privind SIEG.

5.1. Întrebarea referitoare la posibilitatea ca activitățile aeroportului să constituie un SIEG

- (45) În cursul anchetei, Italia a susținut că măsurile evaluate constituiau o compensație pentru prestarea unor servicii de interes economic general de către SO.G.A.S. În lipsa unor dovezi care să susțină contrariul, autoritățile italiene au argumentat că o evaluare *ex post* ar putea conduce la concluzia că în cazul SO.G.A.S. au fost îndeplinite cerințele UE cu privire la SIEG.
- (46) Italia a considerat că poziția adoptată de către Comisie a acordat o pondere nejustificată cerințelor de formă mai degrabă decât celor de fond pentru SIEG. În sprijinul acestei afirmații, Italia a prezentat o evaluare sumară a celor patru criterii Altmark. Italia a susținut că societății SO.G.A.S. i-a fost, de fapt, încredințată o misiune de serviciu public. Misiunea a fost confirmată, direct și indirect, prin mai multe acte administrative emise de autoritățile locale. Italia a prezentat procesul-verbal al unei reuniuni a Consiliului municipal din Reggio Calabria, care a avut loc la 17 octombrie 2007, în care puterea executivă a decis să subvenționeze pierderile administratorului aeroportului, precum și procesele-verbale ale reuniunilor aceluiași organism care au avut loc la 16 iunie 2009 și 31 decembrie 2009, despre care acesta a declarat că au indicat că activitățile aeroportului reprezentau într-adevăr un SIEG. Procesul-verbal al reuniunii din 17 octombrie 2007 prezintă faptul că regiunea Calabria considera că anumite activități ale aeroportului din Reggio Calabria au fost necesare pentru furnizarea unui serviciu de interes economic general și au impus o serie de obligații de serviciu public asupra societății SO.G.A.S. pentru a se asigura că interesul public era deservit în mod corespunzător; în astfel de cazuri, administratorul aeroportului ar putea fi subvenționat de către autorități pentru costurile suplimentare care decurg din îndeplinirea acestor obligații, care erau de așa natură încât nu putea fi exclus faptul că administrarea generală a aeroportului ar putea fi considerată un serviciu de interes economic general.
- (47) În termeni mai generali, regiunea Calabria era parte la un protocol pentru dezvoltarea aeroporturilor din Lamezia Terme, Crotona și Reggio Calabria, ceea ce a clarificat faptul că serviciile aeroportuare erau servicii publice esențiale pentru dezvoltarea economică și socială a regiunii și, prin urmare, că acestea ar putea fi finanțate prin intermediul fondurilor UE, naționale sau regionale.
- (48) De asemenea, Italia a subliniat că, la 28 decembrie 2008, administratorul aeroportului a solicitat asociaților să îi acopere pierderile, în special în temeiul obligației sale de serviciu public, și a afirmat că niciun operator privat nu ar furniza servicii de administrare a aeroportului în termeni pur comerciali. Prin urmare, primul criteriu *Altmark* a fost îndeplinit.
- (49) Parametrii pe baza cărora s-a calculat compensația ar putea fi ușor deduși din bilanțul SO.G.A.S., care a furnizat o situație transparentă a cheltuielilor de exploatare. Finanțarea publică a fost limitată la valoarea pierderilor, fără nicio marjă suplimentară acordată beneficiarului.
- (50) În ceea ce privește cel de-al treilea criteriu *Altmark*, Italia a susținut că, în cazul serviciilor publice, acțiunile unui asociat public nu erau comparabile cu cele ale unui investitor privat. Conduita unui organism public ar putea fi justificat prin obiective de interes public care au împiedicat aplicarea principiului investitorului în economia de piață. În acest caz, conduita asociaților publici nu a fost motivată de considerente comerciale și, prin urmare, nu ar putea fi comparată cu cea a unui investitor în economia de piață. Italia a concluzionat că al treilea criteriu *Altmark*, care părea să solicite aplicarea principiului investitorului privat în economia de piață, nu era relevant în cazul examinat.
- (51) Italia afirmă că, întrucât activitățile SO.G.A.S. ar fi reprezentat un serviciu de interes general, infuziile de capital ar putea fi considerate o compensație pentru prestarea unor astfel de servicii, pe baza unei evaluări *ex post*, și, prin urmare, nu au constituit ajutor de stat.

5.2. Compatibilitatea ajutorului

- (52) Italia a declarat că, în cazul în care măsurile ar fi considerate ajutor de stat, ele ar trebui, în orice caz, să fie considerate compatibile în temeiul articolului 2 alineatul (1) din Decizia 2005/842/CE.

5.3. Nu există o denaturare a concurenței

- (53) Italia a menționat punctul 39 din orientările din 2005 privind aviația în care se afirmă că „este puțin probabil ca finanțarea acordată micilor aeroporturi regionale (categoria D) să denatureze concurența sau să afecteze comerțul într-o măsură contrară interesului comun”.
- (54) Autoritățile italiene au afirmat, de asemenea, că activitățile aeroportului nu erau profitabile. Acest lucru a fost demonstrat de faptul că, deși inițial intenția de a privatiza parțial societatea a fost amplu mediatizată, în final procedura nu a avut succes. Având în vedere faptul că investitorii potențiali trebuiau să se angajeze să acopere pierderile estimate în următorii ani, astfel cum s-a menționat în planul de afaceri publicat în licitație, și având în vedere faptul că singura ofertă primită nu a fost considerată avantajoasă din punct de vedere economic, era evident că activitatea era prin natura sa deficitară. În plus, faptul că ofertanții nu erau pregătiți să acopere eventuale pierderi viitoare cu o valoare nelimitată, ci numai până la limite prestabilite, s-a dovedit că nu exista o piață atractivă pentru investitori, ceea ce a însemnat că măsurile nu ar fi putut avea un impact asupra schimburilor comerciale dintre statele membre.

6. OBSERVAȚIILE ITALIEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE PĂRȚILE INTERESATE

- (55) Prin scrisoarea din 27 aprilie 2012, autoritățile italiene, în numele regiunii Calabria, au transmis Comisiei observații cu privire la observațiile SO.G.A.S.
- (56) Italia a susținut argumentele prezentate de SO.G.A.S., inclusiv afirmația SO.G.A.S. potrivit căreia măsurile evaluate făceau referire la un SIEG, ceea ce în opinia Italiei însemna că acestea nu puteau fi considerate ajutor de stat.
- (57) Italia a susținut, de asemenea, că măsurile nu denaturau concurența și nici nu afectau schimburile comerciale dintre statele membre.

7. EVALUAREA AJUTORULUI

7.1. Existența ajutorului

- (58) Articolul 107 alineatul (1) din TFUE prevede că, cu excepția derogărilor stabilite în TFUE, „sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.
- (59) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) sunt cumulative: măsurile analizate vor constitui ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE doar dacă sunt îndeplinite toate condițiile sus-menționate. Prin urmare, ajutorul financiar trebuie
- (a) să fie acordat de către stat sau prin resurse de stat;
 - (b) să favorizeze anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri;
 - (c) să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența și
 - (d) să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.
- (60) În hotărârea sa pronunțată în cauza *Aeroportul Leipzig-Halle* ⁽¹⁰⁾, Tribunalul a statuat că construirea și exploatarea unui aeroport civil constituia o activitate economică. Singura excepție o reprezintă anumite activități care, de regulă, sunt legate de exercitarea prerogativelor de autoritate publică, astfel încât nu pot fi considerate activități economice. Finanțarea de către stat a acestor activități nu intră în domeniul de aplicare al normelor privind ajutoarele de stat. Prin urmare, nu există nicio îndoială că SO.G.A.S. este o întreprindere în temeiul legislației privind ajutoarele de stat, în sensul în care aceasta administrează aeroportul Stretto și oferă operatorilor economici servicii aeroportuare în schimbul unei remunerații (în special companiilor aeriene) care își desfășoară activitatea în aeroport.

7.1.1. Resursele de stat

- (61) Conceptul de ajutor de stat se aplică oricărui tip de avantaj acordat direct sau indirect, finanțat prin resurse publice și acordat de statul membru însuși sau de un organism intermediar care acționează în virtutea competențelor conferite acestuia de către stat. Astfel, acesta se aplică tuturor avantajelor acordate de organisme regionale sau locale din statele membre, indiferent de statutul și caracterul acestora ⁽¹¹⁾.

⁽¹⁰⁾ Hotărârea din 24 martie 2011 a Tribunalului în cauzele conexe T-443 și T-455/08, Freistaat Sachsen și alții/Comisia, Rep., 2011, p. II-1311.

⁽¹¹⁾ Hotărârea din 14 octombrie 1987 a Curții de Justiție în cauza 248/84, Germania/Comisia, Rec., 1987, p. 4013; hotărârea din 12 mai 2011 a Tribunalului în cauzele conexe T-267/08 și T279/08, Région Nord-Pas-de-Calais și Communauté d'agglomération du Douaisis/Comisia, Rep., 2011, p. II-0000, punctul 108.

(62) La punctele 27 și 28 din decizia de inițiere a procedurii, Comisia a remarcat faptul că măsurile în cauză au constat în transferul de fonduri către SO.G.A.S. de la mai multe autorități regionale și locale, și anume regiunea Calabria, provincia Reggio Calabria, municipalitatea Messina și municipalitatea Reggio Calabria. Prin urmare, Comisia a considerat că măsurile în litigiu au implicat resurse de stat și au fost imputabile statului. Comisia a considerat, de asemenea, resursele camerelor de comerț italiene ca fiind resurse de stat. Camerele de comerț erau organisme publice, reglementate prin dreptul public, conform căruii acestea făceau parte din administrația publică și le erau încredințate funcții publice, iar Comisia a considerat, în consecință, că deciziile lor erau imputabile Italiei. Pe această bază, resursele Camerei de Comerț din Messina au constituit resurse de stat, iar transferul acestora ar putea fi imputat statului. În cursul anchetei, nici Italia, nici altă parte interesată nu au contestat această constatare preliminară.

(63) Prin urmare, Comisia confirmă că toate măsurile evaluate au fost acordate din resurse de stat și sunt imputabile statului.

7.1.2. Avantajul economic selectiv

(64) Finanțarea publică este selectivă, deoarece aduce beneficii unei singure întreprinderi, SO.G.A.S. Aceasta acoperă pierderile suportate de către SO.G.A.S. în desfășurarea activității sale curente.

(65) În măsura în care construirea și exploatarea infrastructurii aeroportuare constituie o activitate economică, Comisia consideră că finanțarea publică acordată SO.G.A.S., un administrator al unor astfel de infrastructuri, care acoperă costurile pe care administratorul aeroportului ar trebui să le suporte în mod normal, conferă un avantaj economic întreprinderii SO.G.A.S., deoarece aceasta consolidează poziția pe piață și împiedică forțele de pe piață să își manifeste efectul normal ⁽¹²⁾.

(66) Deși în etapa preliminară, Italia a afirmat că aeroportul nu a fost însărcinat în mod formal cu prestarea unui SIEG, Comisia observă că, în urma adoptării deciziei de inițiere a procedurii, Italia și-a revizuit poziția și a afirmat că finanțarea publică în litigiu reprezintă într-adevăr compensația publică pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public ⁽¹³⁾.

(67) În hotărârea sa din cauza *Altmark*, Curtea de Justiție a stabilit următoarele criterii pentru a se determina dacă compensațiile pentru prestarea unui SIEG au conferit un avantaj sub incidența articolului 107 din TFUE ⁽¹⁴⁾:

- (1) întreprinderea beneficiară trebuie să aibă efectiv de îndeplinit obligații de serviciu public, iar aceste obligații trebuie să fie clar definite (denumit în continuare „criteriul Altmark 1”);
- (2) parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent („criteriul Altmark 2”);
- (3) compensația nu trebuie să depășească suma necesară acoperirii totale sau parțiale a costurilor ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, având în vedere veniturile aferente și un profit rezonabil pentru îndeplinirea acestor obligații („criteriul Altmark 3”);
- (4) atunci când alegerea întreprinderii care urmează să fie însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public, într-un caz concret, nu se face în cadrul unei proceduri de achiziții publice, care permite selecționarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile respective la cel mai mic preț pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine administrată și dotată corespunzător cu mijloace de transport, pentru a putea satisface exigențele de serviciu public, le-ar fi suportat pentru executarea obligațiilor respective, ținând cont de veniturile relevante rezultate din această activitate, precum și de un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații („criteriul Altmark 4”).

7.1.2.1. Criteriul Altmark 1

(68) Cerința primului criteriu Altmark coincide cu cerința prevăzută la articolul 106 alineatul (2) din TFUE că serviciul trebuie încredințat și definit în mod clar ⁽¹⁵⁾.

⁽¹²⁾ Hotărârea din 14 februarie 1987 a Curții de Justiție în Cauza C-301/87, Franța/Comisia, Rec., 1990, p. I-307, punctul 41.

⁽¹³⁾ Observațiile prezentate de autoritățile italiene în cursul procedurii formale de investigare privind măsurile examinate diferă de argumentele pe care le-au prezentat înainte de decizia Comisiei de inițiere a procedurii formale de investigare. În special, Comisia a precizat în decizia de inițiere a procedurii că Italia a confirmat că SO.G.A.S. nu fusese însărcinat în mod formal cu prestarea unui SIEG și, din acest motiv, compatibilitatea măsurilor în litigiu nu ar putea fi evaluată în temeiul normelor privind SIEG. În cursul investigației, Italia a declarat că societății SO.G.A.S. i s-a încredințat, de fapt, prestarea unui SIEG și a susținut că măsurile analizate de Comisie constituiau o compensație legitimă pentru furnizarea unui serviciu public.

⁽¹⁴⁾ Cauza C-280/00, Rec., 2003, p. I-7747.

⁽¹⁵⁾ Comunicarea Comisiei: Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public, punctul 47 (JO C 8, 11.1.2012, p. 15).

- (69) În primul rând, articolul 106 alineatul (2) din TFUE se aplică numai întreprinderilor cărora le-a fost încredințată prestarea unui SIEG. Curtea de Justiție a subliniat constant necesitatea unui act de încredințare a serviciului ⁽¹⁶⁾. Un act de încredințare este necesar pentru a stabili obligațiile întreprinderii și ale statului. În lipsa unui astfel de act oficial, misiunea specifică a întreprinderii nu se cunoaște și nu se poate stabili ce ar putea constitui o compensație echitabilă ⁽¹⁷⁾. Necesitatea unei definiții clare a SIEG este, prin urmare, inerentă și inseparabilă de ideea de încredințare și, prin urmare, decurge în mod direct din articolul 106 alineatul (2) din TFUE. Atunci când un serviciu este încredințat unei întreprinderi, în mod logic, acesta trebuie, de asemenea, să fie definit.
- (70) Încă din perioada comunicării din 2001 privind serviciile de interes economic general, Comisia a atras atenția asupra legăturii dintre definiția de încredințare și necesitatea și proporționalitatea compensației acordate pentru îndeplinirea SIEG în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE ⁽¹⁸⁾. Punctul 22 din comunicare prevede că „în toate cazurile, pentru ca excepția prevăzută la articolul 106 alineatul (2) să se aplice, misiunea de serviciu public trebuie definită în mod clar și încredințată explicit printr-un act al autorității publice ... Această obligație este necesară pentru garantarea securității juridice, precum și a transparenței față de cetățeni și este indispensabilă pentru a da posibilitatea Comisiei de a verifica dacă este respectat criteriul proporționalității.” Încredințarea și definirea reprezintă, prin urmare, o premisă logică a oricărei evaluări semnificative a nivelului proporțional al tuturor compensațiilor. Instanțele de judecată ale Uniunii au subliniat în mod constant nevoia de a defini în mod clar obligațiile de serviciu public pentru punerea în aplicare atât a excepției Altmark, cât și a articolului 106 alineatul (2) din TFUE ⁽¹⁹⁾.
- (71) Cadru comunitar din 2005 privind ajutoarele de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public ⁽²⁰⁾ confirmă această abordare. Punctul 8 din cadru prevede că compensațiile pentru obligația de serviciu public care constituie ajutor de stat în conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE pot fi declarate compatibile cu piața internă în cazul în care condițiile stipulate în cadru sunt îndeplinite. Condițiile respective includ, în special, încredințarea prestării unor servicii de interes economic general pe baza unui sau a mai multor acte oficiale, care printre altele precizează natura exactă și durata obligațiilor de serviciu public, parametrii pentru calculul, controlul și revizuirea compensației, precum și modalitățile de rambursare a eventualei supracompensații și mijloacele de evitare a supracompensației (punctul 13 din cadru).
- (72) Comunicarea din 2011 a Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general ⁽²¹⁾ prevede, de asemenea, că SIEG și obligațiile de serviciu public trebuie să fie clar definite în prealabil. În conformitate cu punctul 51 din comunicare, pentru ca articolul 106 alineatul (2) din tratat să fie aplicabil, furnizarea unui SIEG trebuie să fie încredințată uneia sau mai multor întreprinderi. Întreprinderilor respective trebuie, prin urmare, să le fi fost încredințată de către stat o misiune specială. De asemenea, primul criteriu Altmark impune ca întreprinderii să i se fi încredințat exercitarea unei obligații de serviciu public. În consecință, pentru a se respecta jurisprudența Altmark, este necesară atribuirea unui serviciu public care definește obligațiile întreprinderilor în cauză și ale autorității. Punctul 52 prevede că misiunea de serviciu public trebuie să fie atribuită prin unul sau mai multe acte care trebuie cel puțin să precizeze conținutul și durata obligațiilor de serviciu public; întreprinderea și, dacă este cazul, teritoriul în cauză; natura oricăror drepturi exclusive sau speciale acordate întreprinderii de către autoritatea în cauză; parametrii pentru calculul, controlul și revizuirea compensației, precum și modalitățile de rambursare a eventualei supracompensații și mijloacele de evitare a supracompensației.

⁽¹⁶⁾ Cauza 127/73, *Belgische Radio en Televisie/SABAM și Fonior*, Rec., 1974, p. 313, punctele 19 și 20; cauza 66/86, *Ahmed Saeed Flugreisen și Silver Line Reisebüro/Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs*, Rec., 1989, p. 803, punctele 55-57; cauza 7/82, *GVL/Comisia*, Rec., 1983, p. 483; cauza 172/80, *Züchner/Bayerische Vereinsbank*, Rec., 1981, p. 2021.

⁽¹⁷⁾ Punctul 5.1 din documentul de lucru al serviciilor Comisiei din 20 noiembrie 2007 „Întrebări frecvente în legătură cu Decizia Comisiei din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE la ajutorul de stat, sub forma compensației pentru obligația de serviciu public, acordat întreprinderilor cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general, și Cadru comunitar pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public” — document de însoțire a Comunicării privind „Serviciile de interes general, inclusiv servicii sociale de interes general: un nou angajament european”, disponibil la adresa: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007SC1516:EN:HTML>.

⁽¹⁸⁾ Comunicarea Comisiei privind serviciile de interes general în Europa (denumită în continuare „Comunicarea SIEG din 2001”) (JO C 17, 19.1.2001, p. 4).

⁽¹⁹⁾ Cauza C-280/00, *Altmark*, Rec., 2003, p. I-7747, punctul 87; cauza T-137/10, *CBI/Comisia*, 7 noiembrie 2012, neraportat încă, punctele 97 și 98.

⁽²⁰⁾ Cadru comunitar pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public, JO C 297, 29.11.2005, p. 4.

⁽²¹⁾ JO C 8, 11.1.2012, p. 4.

- (73) Cu toate acestea, autoritățile italiene susțin că abordarea Comisiei este excesiv de formalistă și că întreprinderi SO.G.A.S. i-a fost în fapt încredințat un SIEG; afirmație care se bazează în cea mai mare parte pe documente ulterioare aprobării măsurilor în litigiu.
- (74) Potrivit Italiei, faptul că administrarea aeroportului Stretto constituie un serviciu de interes economic general poate fi dedus dintr-o serie de decizii regionale care fac trimitere la interesul public aferent serviciilor aeroportuare și la rolul lor determinant în dezvoltarea economică a regiunii. Însă aceste decizii regionale nu oferă nicio definiție explicită a SIEG pretins, încredințat administratorului aeroportului, sau a oricăror norme care reglementează compensația. În plus, actele în cauză au fost adoptate începând cu 2007 și au apărut, prin urmare, după pretinsa începere a serviciilor de interes economic general, adică după activitățile aeroportului din perioada 2004-2006. De asemenea, Italia nu a pus la dispoziția Comisiei niciun alt document care să descrie domeniul de aplicare al presupusei obligații de serviciu public, impusă beneficiarului, înainte de 2004.
- (75) Prin urmare, Comisia consideră că, în cazul de față, pretinsul SIEG nu a fost încredințat beneficiarului în mod corect.
- (76) Comisia nu poate accepta argumentul autorităților italiene potrivit căruia un SIEG pot fi compensat în mod legitim, chiar și în cazul în care serviciul nu a fost definit *ex ante* ca SIEG și încredințat beneficiarului în baza acestui temei. În acest caz, statele membre ar fi libere să analizeze din nou necesitatea de a impune obligații de serviciu public după cum consideră adecvat *ex post*. Din momentul în care o întreprindere a suportat pierderi operaționale, statele membre i-ar putea încredința acestei întreprinderi obligații de serviciu public și i-ar putea acorda compensații, ca mijloc de sprijinire a întreprinderii, indiferent de orice evaluare *ex ante* a necesității reale de a furniza serviciul de interes general. Această abordare nu poate fi conciliată cu cerința că serviciile de interes economic general trebuie să fie încredințate întreprinderii în cauză pe baza unuiu sau a mai multor acte oficiale, care stabilesc, printre altele, natura și durata obligațiilor de serviciu public, parametrii pentru calculul, controlul și revizuirea compensației, precum și modalitățile de rambursare a eventualei supracompensații și mijloacele de evitare a supracompensației. Declarația autorităților italiene că serviciile aeroportuare sunt esențiale pentru dezvoltarea economică a regiunii nu este suficientă pentru a demonstra faptul că beneficiarului i s-a încredințat în mod corect SIEG, deoarece obligațiile de serviciu public și normele care reglementează compensația nu au fost definite în prealabil în mod transparent.
- (77) În plus, dacă se procedează așa cum sugerează autoritățile italiene și se consideră că statele membre pot încredința un SIEG *ex post*, s-ar acorda un tratament mai favorabil statelor membre care au acționat prin încălcarea obligației de notificare și a clauzei de standstill. Aceste state membre ar putea să susțină că ajutorul acordat unei întreprinderi în mod ilegal era, de fapt, necesar pentru a acoperi costurile unui serviciu public care s-a întâmplat să fi fost prestat de beneficiar, fără a fi totuși definit sau încredințat întreprinderii în prealabil. Dar statele membre care și-au luat angajamentul să respecte obligația de a notifica ar trebui să încredințeze și să definească SIEG în mod clar *ex ante*, pentru a fi în conformitate cu normele SIEG și cu jurisprudența *Altmark*.
- (78) Acest fapt ar crea un stimulent pentru ca statele membre să nu notifice ajutoarele de stat, contrar principiului consacrat conform căruia statele membre care nu notifică ajutoarele de stat nu pot beneficia de un tratament mai favorabil decât statele membre care le notifică ⁽²²⁾.
- (79) Pe scurt, Comisia concluzionează că primul criteriu *Altmark* nu este îndeplinit; de asemenea, Comisia consideră că nici celelalte criterii *Altmark* nu sunt îndeplinite, pentru motivele prezentate mai jos.

7.1.2.2. Criteriul *Altmark* 2

- (80) Parametrii pentru calcularea compensației nu au fost stabiliți în prealabil. Actele prin care, conform autorităților italiene, se încredințează serviciile nu detaliază serviciile care urmează să fie furnizate de către beneficiar și nu creează niciun mecanism de acordare a compensației pentru îndeplinirea misiunii publice care se presupune că i-a fost încredințată.

7.1.2.3. Criteriul *Altmark* 3

- (81) Potrivit celui de al treilea criteriu *Altmark*, compensația primită pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor suportate, ținând cont de veniturile relevante și de un nivel rezonabil de profit pentru executarea obligațiilor respective.

⁽²²⁾ Cauza 301/87, Franța/Comisia, Rec., 1990, p. 307, punctul 11; cauzele conexe T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97-607/97, T-1/98, T-3/98-6/98 și T-2323/98, Alzetta Mauro și alții/Comisia, Rec., 2000, p. II-2319, punctul 79, cu trimiteri ulterioare; cauzele conexe T-394/08, T-408/08, T-453/08 și T-454/08, Regione autonoma della Sardegna și alții/Comisia, 20 septembrie 2011, neraportat încă, punctul 91.

- (82) Comisia nu poate accepta argumentul Italiei conform căruia, deoarece finanțarea a fost limitată la compensarea pierderilor din exploatare, aeroportul a primit numai finanțarea publică necesară îndeplinirii obligațiilor de serviciu public. Un principiu fundamental al evaluării proporționalității compensației este că numai costurile nete suportate de operatorul public pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public pot determina acordarea unei compensații. În absența unei definiții clare a obligațiilor impuse beneficiarului, Comisia nu poate în mod neechivoc să stabilească ce costuri ar fi trebuit să fie luate în considerare la calcularea compensației.
- (83) Chiar și în cazul în care administrarea generală a unui aeroport poate să fie considerată un SIEG, unele activități care nu sunt direct legate de activitățile de bază, incluzând construirea, finanțarea, utilizarea și închirierea de terenuri și de clădiri pentru birouri, depozitare, hoteluri și întreprinderi industriale situate în incinta aeroportului, precum și magazine, restaurante și parcuri, nu intră în domeniul de aplicare al SIEG și, prin urmare, nu pot fi subvenționate în temeiul normelor privind SIEG. Autoritățile italiene nu au furnizat nicio dovadă care să demonstreze că nu a existat nicio subvenționare a activităților care nu sunt legate direct de activitățile principale ale aeroportului, astfel cum se prevede la punctul 34 și la punctul 53 subpunctul (iv) din orientările din 2005 privind aviația.

7.1.2.4. Criteriul Altmark 4

- (84) Cel de-al patrulea criteriu Altmark prevede că, pentru a nu constitui ajutor, compensația trebuie să fie limitată la minimul necesar. Acest criteriu este considerat îndeplinit dacă beneficiarul compensației a fost ales în urma unei proceduri de licitație sau, în caz contrar, în cazul în care compensația a fost calculată prin raportarea la costurile înregistrate de o întreprindere eficientă.
- (85) În cazul de față, beneficiarul nu a fost ales în urma unei proceduri de licitație publică. De asemenea, Italia nu a furnizat Comisiei nicio dovadă că nivelul compensației a fost determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloacele adecvate, pentru a putea îndeplini cerințele necesare de serviciu public, le-ar fi suportat în executarea acestor obligații, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații. Prin urmare, Comisia consideră că nu se poate concluziona că finanțarea publică în cauză a fost determinată pe baza costurilor corespunzătoare unei întreprinderi eficiente.
- (86) Prin urmare, Comisia nu poate să concluzioneze că beneficiarul a furnizat servicii la cel mai mic cost pentru comunitate.
- (87) Din motive de exhaustivitate, Comisia observă că, în cursul anchetei, beneficiarul a argumentat că măsurile respectau principiul investitorului în economia de piață. Deși administratorul aeroportului a înregistrat pierderi, ar fi corect să se presupună că activitatea ar genera profit.
- (88) Contrar celor susținute de beneficiar, Comisia subliniază, în primul rând, că Italia nu a argumentat în cursul anchetei că statul a investit în administratorul aeroportului în speranța că acesta va fi profitabil și, de fapt, a susținut că principiul investitorului în economia de piață nu este aplicabil în speță [a se vedea considerentul 49).
- (89) În al doilea rând, pentru o evaluare pe baza principiului investitorului în economia de piață, este necesar să se verifice dacă, în circumstanțe similare, un investitor privat nu ar fi acționat în mod similar. Curtea de Justiție a precizat că, deși modul de acționare al unui investitor privat, cu care trebuie comparat modul de acționare al unui investitor public care urmărește obiective specifice politicii economice, nu este neapărat cel al unui investitor obișnuit care își plasează capitalurile cu scopul de a le rentabiliza, pe termen scurt, acest investitor trebuie să acționeze cel puțin ca un holding privat sau ca un grup privat de întreprinderi care urmărește o politică structurală, globală sau sectorială, și este condus de perspectiva unei rentabilități pe termen mai lung ⁽²³⁾. Pentru a se analiza dacă statul a adoptat sau nu comportamentul unui investitor prudent care operează într-o economie de piață, este necesară plasarea în contextul perioadei în care au fost luate măsurile de sprijin financiar, cu scopul de a se evalua rațiunile economice ale comportamentului statului și, în consecință, de a se evita evaluările care au la bază o situație ulterioară ⁽²⁴⁾. Potrivit jurisprudenței constante, în cazul în care un stat membru invocă principiul investitorului în economia de piață în cursul procedurii administrative, acesta trebuie, în cazul în care există îndoieli, să dovedească fără echivoc și pe baza unor probe obiective și verificabile că măsura adoptată nu poate fi imputată statului care acționează în calitate de asociat. Probele respective trebuie să indice în mod clar că, anterior sau simultan acordării avantajului economic, statul membru respectiv a adoptat decizia de a efectua, prin intermediul măsurii aplicate în mod efectiv, o investiție în cadrul întreprinderii publice ⁽²⁵⁾.

⁽²³⁾ A se vedea în special cauzele conexe C-278/92, C-279/92 și C-280/92, Spania/Comisia, Rec., 1994, p. I-4103, punctele 20-22.

⁽²⁴⁾ Hotărârea în cauza Stardust Marine, punctul 71.

⁽²⁵⁾ A se vedea cauza C-124/10 P, Comisia/EDF, punctele 82 și 83, și cauzele conexe T-268/08 și T-281/08, Land Burgenland (Austria) și Austria/Comisia, punctul 155.

- (90) Comisia nu poate accepta argumentul beneficiarului că măsurile evaluate au fost ghidate de perspectiva de rentabilitate a întreprinderii, așa cum se subliniază în planul de afaceri cu scopul de a-l readuce la viabilitate, care a fost elaborat în 2008, după ce au fost adoptate măsurile în cauză. Comisia consideră că un investitor privat ar efectua o injecție de capital proaspăt într-o întreprindere al cărei capital a scăzut sub limita legală, cum ar fi SO.G.A.S., numai în cazul în care, la momentul injectării, investitorul ar putea să preconizeze că întreprinderea va reveni la viabilitate într-un termen rezonabil. Dat fiind că nici autoritățile italiene și nici SO.G.A.S. nu au furnizat nicio dovadă care să dateze de la data la care au fost luate măsuri și care să demonstreze că autoritățile publice au dorit să investească și ar fi putut prevedea în mod rezonabil o rentabilitate a investiției, care ar fi fost acceptabilă pentru un investitor privat, și având în vedere că Italia a confirmat în mod expres că principiul investitorului în economia de piață nu se aplică în speță, Comisia concluzionează că măsurile nu respectă principiul investitorului în economia de piață.

7.1.2.5. Concluzii

- (91) Comisia constată că în speță nu este îndeplinit niciunul dintre cele patru criterii stabilite de Curtea de Justiție în cauza *Altmark* și că măsurile nu sunt conforme cu principiul investitorului în economia de piață. Prin urmare, Comisia concluzionează că măsurile în litigiu, și anume injecțiile de capital pentru a acoperi pierderile SO.G.A.S. din anii 2004, 2005 și 2006, conferă un avantaj economic întreprinderii SO.G.A.S.

7.1.3. Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale dintre statele membre

- (92) În ceea ce privește denaturarea concurenței, Italia atrage atenția asupra faptului că, în conformitate cu orientările din 2005 privind aviația, finanțarea acordată micilor aeroporturi regionale (categoria D) este puțin probabilă să denatureze concurența sau să afecteze comerțul într-o măsură contrară interesului comun. Dar această dispoziție vizează evaluarea compatibilității ajutorului de stat prevăzut la articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, și nu încearcă să susțină că finanțarea publică a aeroporturilor mici nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1).
- (93) În plus, punctul 40 din orientările din 2005 privind aviația prevede, de asemenea, că, „...dincolo de aceste indicații generale, nu este posibil să se stabilească norme care să cuprindă fiecare caz posibil, în special pentru aeroporturile din categoriile C și D. Din acest motiv, orice măsură care poate constitui ajutor de stat acordat unui aeroport trebuie notificată, astfel încât să se poată examina influența sa asupra concurenței și a comerțului dintre statele membre, și după caz, compatibilitatea sa”.
- (94) Aeroportul Stretto este situat în sudul peninsulei italiene și este unul dintre cele trei aeroporturi din regiunea Calabria. Traficul din aeroport a rămas în mod constant sub un milion de pasageri ⁽²⁶⁾. La data la care măsurile în curs de examinare au fost puse în aplicare, aeroportul, prin urmare, făcea parte din categoria D, „aeroporturi regionale mici”, în temeiul orientărilor din 2005 privind aviația. Cu toate acestea, traficul de călători gestionat de către aeroport s-a dublat din 2004 până în 2012.
- (95) Piața pentru gestionarea și operarea aeroporturilor, inclusiv aeroporturilor regionale mici, este o piață deschisă concurenței, în care mai multe întreprinderi private și publice sunt active în întreaga Uniune. Acest lucru este ilustrat de faptul că Italia a stabilit să privatizeze parțial aeroportul Stretto și, în acest scop, a publicat o invitație de participare la licitație în 2007 care a fost deschisă pentru întreprinderile din orice stat membru al UE (a se vedea considerentul 32). Prin urmare, finanțarea publică a unui administrator de aeroport poate denatura concurența pe piața serviciilor de exploatare și gestionare a infrastructurii aeroportuare. În plus, aeroporturile pot concura unele cu altele în vederea atragerii traficului, chiar dacă au zone diferite pe care le deservește. Într-o anumită măsură și pentru anumiți pasageri, diferite destinații sunt substituibile. Prin urmare, finanțarea publică a aeroporturilor poate denatura concurența și poate influența comerțul în cadrul pieței de transport aerian de pe teritoriul Uniunii.
- (96) La momentul desfășurării evenimentelor, aeroportul Stretto deservea în principal destinații interne și două rute internaționale — Paris și Malta —, iar datorită fondurilor primite, aeroportul a putut să rămână pe piață și să își extindă în mod semnificativ operațiunile; prin urmare, Comisia este de părere că măsurile în cauză ar fi denaturat concurența și ar fi afectat schimburile comerciale dintre statele membre.

7.1.4. Concluzii cu privire la existența unui ajutor

- (97) Comisia concluzionează că injecțiile de capital acordate SO.G.A.S. de către asociații săi publici, pentru a acoperi pierderile suferite în 2004, 2005 și 2006, constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

⁽²⁶⁾ Cifre publice.

7.2. Legalitatea ajutorului

- (98) Măsurile investigate au intrat în vigoare înainte de aprobarea formală din partea Comisiei; prin urmare, Italia nu a respectat clauza de standstill prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE.

7.3. Compatibilitatea ajutorului

7.3.1. Compatibilitatea în temeiul normelor privind SIEG

- (99) SO.G.A.S. susține că ajutorul este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE.
- (100) Articolul 106 alineatul (2) din TFUE prevede că „întreprinderile care au sarcina de a gestiona serviciile de interes economic general sau care prezintă caracter de monopol fiscal se supun normelor tratatelor și, în special, regulilor de concurență, în măsura în care aplicarea acestor norme nu împiedică, în drept sau în fapt, îndeplinirea misiunii speciale care le-a fost încredințată. Dezvoltarea schimburilor comerciale nu trebuie să fie afectată într-o măsură care contravine intereselor Uniunii.”
- (101) Articolul respectiv prevede o excepție de la interdicția de acordare a ajutoarelor de stat menționată la articolul 107 din TFUE, în măsura în care ajutorul este necesar și proporțional pentru îndeplinirea SIEG în condiții economice acceptabile. În temeiul articolului 106 alineatul (3), responsabilitatea de a asigura aplicarea articolului îi revine Comisiei, printre altele, prin specificarea condițiilor în care aceasta consideră că principiile necesității și proporționalității sunt îndeplinite.
- (102) Anterior datei de 31 ianuarie 2012, politica Comisiei pentru aplicarea excepției de la articolul 106 alineatul (2) din TFUE a fost stabilită în Cadrul comunitar pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public („Cadrul SIEG din 2005”) ⁽²⁷⁾ și în Decizia 2005/842/CE.
- (103) La 31 ianuarie 2012, a intrat în vigoare noul pachet de servicii de interes economic general, care a inclus Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public (2011) („Cadrul SIEG din 2011”) ⁽²⁸⁾ și Decizia 2012/21/UE a Comisiei ⁽²⁹⁾.

7.3.1.1. Compatibilitatea în temeiul Deciziei 2005/842/CE

- (104) Măsurile au fost adoptate în iunie 2004, în iunie 2005 și în decembrie 2007. Beneficiarul susține că măsurile au făcut obiectul derogării de la cerința de notificare în temeiul Deciziei 2005/842/CE.
- (105) Decizia 2005/842/CE a declarat că ajutorul de stat sub forma compensației pentru obligația de serviciu public, acordat întreprinderilor pentru servicii de interes economic general, este compatibil dacă acesta îndeplinește condițiile stabilite în decizie. În special, decizia declară compatibile ajutoarele de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public pentru aeroporturi i) în care traficul anual nu depășește un milion de pasageri, sau ii) cu o cifră de afaceri anuală înainte de impozitare mai mică de 100 de milioane EUR pe parcursul a două exerciții financiare anterioare celui în care a fost atribuit serviciul de interes economic general, în cazul în care aeroportul primește o compensație anuală pentru serviciul în cauză sub 30 de milioane EUR ⁽³⁰⁾.
- (106) Decizia 2005/842/CE se aplica numai în cazul ajutoarelor sub forma compensației pentru obligația de serviciu public, în legătură cu servicii reale de interes economic general. Pentru a putea beneficia de această derogare, compensația pentru obligația de serviciu public acordată pentru prestarea unui SIEG trebuia să fie conformă și cu condițiile detaliate prevăzute la articolele 4, 5 și 6 din decizie ⁽³¹⁾.
- (107) Articolul 4 din Decizia 2005/842/CE prevede că responsabilitatea pentru funcționarea serviciului de interes economic general se încredințează întreprinderii în cauză pe baza unuiu sau a mai multor acte oficiale prin care se precizează, printre altele, natura și durata obligațiilor de serviciu public, parametrii pentru calculul, controlul și revizuirea compensației, precum și modalitățile de rambursare a eventualei supracompensații și mijloacele de evitare a supracompensației. Articolul 5 din decizie prevede că valoarea compensației nu depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor efectuate pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de veniturile rezultate și de un profit rezonabil. În cele din urmă, articolul 6 din decizie prevede că statele membre efectuează sau asigură efectuarea unor controale regulate pentru a se asigura că întreprinderile nu primesc compensații care depășesc valoarea determinată în conformitate cu articolul 5.

⁽²⁷⁾ JO C 297, 29.11.2005.

⁽²⁸⁾ JO C 8, 11.1.2012.

⁽²⁹⁾ Decizia 2012/21/UE a Comisiei din 20 decembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 7, 11.1.2012, p. 3.).

⁽³⁰⁾ Articolul 2 alineatul (1) litera (a).

⁽³¹⁾ A se vedea articolul 10 din Decizia 2005/842/CE privind data intrării în vigoare și, în special, data aplicării articolului 4 literele (c), (d) și (e) și a articolului 6 din respectiva decizie.

- (108) Din motivele prezentate în secțiunea 7.1.2.1, Comisia constată că nici beneficiarul, nici autoritățile italiene nu au demonstrat că întreprinderii SO.G.A.S. i-au fost încredințate obligații de serviciu public definite în mod clar. De asemenea, acestea nu au indicat că actele prin care se presupune că s-a încredințat serviciul, pe care s-au bazat, au stabilit parametrii pentru calculul, controlul și revizuirea compensației, precum și modalitățile de rambursare a eventualei supracompensații și mijloacele de evitare a supracompensației. Prin urmare, nu sunt îndeplinite cerințele de la articolele 4, 5 și 6 din Decizia 2005/842/CE cu privire la conținutul actelor de încredințare.
- (109) În consecință, Comisia consideră că acoperirea oferită pentru pierderile suportate de administratorul aeroportului Stretto nu era compatibilă cu piața internă și nici exceptată de la obligația de notificare în conformitate cu Decizia 2005/842/CE.
- (110) În același mod, în absența unei definiții clare a obligațiilor de serviciu public impuse asupra SO.G.A.S., măsura nu poate fi considerată compatibilă cu piața internă și nici exceptată de la obligația de notificare prealabilă în temeiul articolului 10 litera (b) din Decizia 2012/21/UE. Prin urmare, Comisia a analizat dacă măsura poate fi considerată compatibilă cu piața internă în baza punctului 69 din Cadrul SIEG din 2011, potrivit căruia „Comisia va aplica principiile enunțate în prezenta comunicare în cazul ajutorului ilegal cu privire la care aceasta ia o decizie după data de 31 ianuarie 2012, chiar dacă ajutorul a fost acordat înainte de această dată”.

7.3.1.2. Compatibilitatea în temeiul Cadrului SIEG din 2011

- (111) Punctul 16 din Cadrul SIEG din 2011 stabilește cerințele pentru ca un SIEG să poată fi considerat încredințat în mod valabil. Punctul 16 litera (a) prevede că actul încredințării serviciului trebuie să indice conținutul și durata obligațiilor de serviciu public. Prin urmare, din aceleași motive care au fost deja expuse în secțiunea 7.1.2.1, măsurile de ajutor în cauză nu pot fi considerate compatibile în temeiul Cadrului SIEG din 2011. În special, administrarea generală a aeroportului nu a fost încredințată în mod clar beneficiarului drept un SIEG. Nu a fost înaintat Comisiei niciun document oficial care să definească în mod clar în prealabil SIEG încredințat beneficiarului sau dreptul beneficiarului la compensație. Nicio dispoziție nu a fost transmisă Comisiei pentru a arăta că punctele 17 și 18 din Cadrul SIEG din 2011 au fost respectate.
- (112) Prin urmare, Comisia consideră că măsura de ajutor în cauză nu poate fi declarată compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE.
- (113) Din motive de exhaustivitate, Comisia ar dori să sublinieze că, în conformitate cu punctul 9 din Cadrul SIEG din 2011, compensația pentru servicii de interes economic general acordată întreprinderilor aflate în dificultate trebuie evaluată în conformitate cu Orientările privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate („orientările R&R”).
- (114) În fazele anterioare ale cazului, Italia a argumentat că SO.G.A.S. era o întreprindere aflată în dificultate în sensul orientărilor R&R. Cu toate acestea, Italia a susținut, de asemenea, că măsurile în cauză nu au făcut parte dintr-un plan de restructurare și că nu a existat niciun astfel de plan. Prin urmare, în decizia sa de inițiere a procedurii, Comisia a considerat că măsurile nu ar putea fi considerate compatibile cu orientările R&R.
- (115) În cadrul procedurii formale de investigare, Italia nu a mai susținut că administratorul aeroportului era în dificultate în momentul în care au fost luate măsurile de ajutor și că ajutorul ar putea fi considerat compatibil în temeiul orientărilor R&R.
- (116) Prin urmare, nu există nicio dovadă care ar putea permite Comisiei să evalueze compatibilitatea măsurilor în temeiul orientărilor R&R și, în consecință, Comisia nu le poate declara compatibile cu piața internă în temeiul orientărilor R&R.

7.3.2. Compatibilitatea în temeiul noilor Orientări privind aviația

- (117) La 31 martie 2014, Comisia a adoptat o comunicare în care definește orientările privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene („noile orientări privind aviația”) ⁽³²⁾. Noile orientări privind aviația se aplică pentru ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor înainte de 31 martie 2014.

⁽³²⁾ JO C 99, 4.4.2014, p. 3.

- (118) Ajutoarele de exploatare acordate înainte de intrarea în vigoare a noilor orientări privind aviația pot fi declarate compatibile în ceea ce privește integralitatea cheltuielilor de exploatare neacoperite, sub rezerva îndeplinirii următoarelor condiții:
- contribuția la un obiectiv de interes comun bine definit: această condiție este îndeplinită, printre altele, în cazul în care ajutorul sporește mobilitatea cetățenilor Uniunii și conectivitatea regiunilor sau facilitează dezvoltarea regională ⁽³³⁾;
 - necesitatea intervenției statului: ajutorul ar trebui să vizeze situațiile în care astfel de ajutoare pot determina o îmbunătățire substanțială pe care piața nu este în măsură să o furnizeze prin mijloace proprii ⁽³⁴⁾;
 - existența unui efect stimulator: această condiție este îndeplinită în cazul în care este probabil ca, în absența lor și luând în considerare posibila prezență a unor ajutoare pentru investiții și nivelul traficului, nivelul activității economice a aeroportului în cauză să se reducă în mod semnificativ ⁽³⁵⁾;
 - proporționalitatea ajutoarelor (ajutoare limitate la minimumul necesar): pentru a fi proporționale, ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor trebuie să fie limitate la minimumul necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc ⁽³⁶⁾;
 - evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și a schimburilor comerciale ⁽³⁷⁾.
- (119) Potrivit autorităților italiene, regiunea Calabria se confruntă cu importante dificultăți cauzate de poziția sa geografică periferică și de mobilitatea subdezvoltată a mărfurilor, în mare parte ca urmare a lipsei unei infrastructuri adecvate. Italia a declarat că măsurile în cauză fac parte dintr-un proiect mai amplu de îmbunătățire a rețelei de transport din Calabria. Măsurile ar permite SO.G.A.S. să îmbunătățească infrastructura și serviciile aeroportuare oferite, prin prisma noilor strategii regionale care vizează îmbunătățirea rețelei de transport și garantarea unui acces îmbunătățit în regiune.
- (120) În consecință, Comisia consideră că ajutorul de exploatare acordat SO.G.A.S. a contribuit la realizarea unui obiectiv de interes comun, prin îmbunătățirea accesibilității, a conectivității și a dezvoltării regionale, prin dezvoltarea unor infrastructuri de transport aerian sigure și fiabile.
- (121) În conformitate cu noile orientări privind aviația, aeroporturile mai mici pot întâmpina dificultăți în asigurarea finanțării activităților lor în absența unei finanțări publice. Punctul 118 din noile orientări privind aviația prevede că aeroporturile cu trafic anual de pasageri mai mic de 700 000 de pasageri pe an ar putea să nu fie în măsură să își acopere în proporție mai mare cheltuielile de exploatare. Traficul de pe aeroportul Stretto a rămas în mod constant mai mic de 700 000 de pasageri. Prin urmare, Comisia consideră că ajutorul a fost necesar, în sensul că a permis o îmbunătățire în ceea ce privește conectivitatea regiunii Calabria pe care piața nu ar fi fost în măsură să o furnizeze prin mijloace proprii.
- (122) Fără ajutor, activitatea beneficiarului ar fi fost redusă în mod semnificativ, în cazul în care nu ar fi fost închisă complet. În același timp, ajutorul nu depășește suma necesară pentru acoperirea pierderilor de exploatare și, prin urmare, nu depășește minimumul necesar pentru ca activitatea sprijinită să aibă loc.
- (123) Niciun alt aeroport nu este amplasat în aceeași zonă pe care o deservește ⁽³⁸⁾: astfel cum s-a arătat mai sus, aeroportul cel mai apropiat este situat la o distanță mai mare de 130 km. În plus, Italia a confirmat că infrastructura aeroportuară a fost pusă la dispoziția tuturor companiilor aeriene în condiții nediscriminatorii. Nici în informațiile puse la dispoziția Comisiei, nici în observațiile prezentate de părțile interesate în cursul anchetei nu s-a sugerat că a existat discriminare în ceea ce privește accesul la infrastructură.
- (124) Comisia concluzionează că criteriile de compatibilitate prevăzute de noile orientări privind aviația sunt îndeplinite.

7.3.3. Concluzie privind compatibilitatea ajutoarelor

- (125) Comisia concluzionează că măsura de ajutor notificată este compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

⁽³³⁾ Punctele 137 și 113 din noile orientări privind aviația.

⁽³⁴⁾ Punctele 137 și 116 din noile orientări privind aviația.

⁽³⁵⁾ Punctele 137 și 124 din noile orientări privind aviația.

⁽³⁶⁾ Punctele 137 și 125 din noile orientări privind aviația.

⁽³⁷⁾ Punctele 137 și 131 din noile orientări privind aviația.

⁽³⁸⁾ „Zona pe care o deservește un aeroport” este definită în noile orientări privind aviația ca o limită geografică a pieței, care este stabilă, în mod normal, la circa 100 de kilometri sau la circa 60 de minute de mers cu mașina, cu autobuzul, cu trenul sau cu trenul de mare viteză.

- (126) Această constatare a fost făcută în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat și nu aduce atingere aplicării altor dispoziții din legislația UE, cum ar fi legislația UE în materie de mediu.

8. CONCLUZII

- (127) Comisia constată faptul că Italia a pus în aplicare ajutorul în cauză în mod ilegal, încălcând articolul 108 alineatul (3) din TFUE. În lumina evaluării susmenționate, Comisia a hotărât totuși să nu ridice obiecții la acordarea ajutorului, pe motivul că acesta este compatibil cu piața internă, în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, și cu noile orientări privind aviația,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul de stat pe care Italia l-a acordat întreprinderii SO.G.A.S. SpA care administrează aeroportul Stretto, în valoare de 6 392 847 EUR, este compatibil cu piața internă în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Italiene.

Adoptată la Bruxelles, 11 iunie 2014.

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte