

DECISÃO DA COMISSÃO**de 11 de junho de 2014****relativa ao auxílio estatal SA.26818 (C 20/10) (ex N 536/08 e NN 32/10) a que a Itália deu execução em benefício da SO.G.A.S. — Società per la Gestione dell'Aeroporto dello Stretto***[notificada com o número C(2014) 3571]***(apenas faz fé a versão na língua italiana)****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2014/944/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

Após ter convidado as partes interessadas a apresentar as suas observações em conformidade com as disposições acima citadas ⁽¹⁾, e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Em 27 de outubro de 2008, as autoridades italianas notificaram a Comissão da intenção da região da Calábria de conceder auxílios sob a forma de injeções de capital para cobrir perdas operacionais da SO.G.A.S. SpA Società per la Gestione dell'Aeroporto dello Stretto («SO.G.A.S.» ou «o beneficiário»), a sociedade que gere o aeroporto de Reggio Calabria.
- (2) No decurso do exame preliminar, a Comissão tomou conhecimento de outras medidas que visaram o mesmo beneficiário e que pareciam constituir auxílios estatais concedidos ilegalmente. A Comissão, por conseguinte, incluiu as medidas na sua investigação.
- (3) Dado que a Comissão dispunha de informações que sugerem que o auxílio estatal tinha, na realidade, sido concedido antes de a Comissão ter podido avaliar a sua compatibilidade com o mercado interno, registou o processo como auxílio não notificado, com o número NN 32/10.
- (4) A Comissão solicitou informações adicionais sobre a medida notificada em 27 de novembro de 2008, 23 de fevereiro de 2009 e 19 de maio de 2009. A Itália respondeu em 14 de janeiro de 2009, 26 de março de 2009 e 9 de outubro de 2009.
- (5) Por carta de 20 de julho de 2010, a Comissão informou a Itália da sua decisão de dar início ao procedimento formal de investigação previsto no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE relativamente ao auxílio à SO.G.A.S. («a decisão de início do procedimento»).
- (6) A decisão da Comissão no sentido de iniciar o procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽²⁾. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações.
- (7) Por carta de 19 de novembro de 2010 o beneficiário apresentou as suas observações sobre a decisão de início do procedimento. Em 20 de dezembro de 2010, a Comissão transmitiu as observações do beneficiário às autoridades italianas e solicitou a sua reação. A Comissão enviou uma carta de insistência a 8 de março de 2011 e recebeu observações da Itália, a 29 de abril de 2011. A Comissão não recebeu mais observações das partes interessadas.
- (8) As autoridades italianas apresentaram observações sobre a decisão de início do procedimento por cartas de 23 de setembro de 2010 e 15 de dezembro de 2010.

⁽¹⁾ JO C 292 de 28.10.2010, p. 30.

⁽²⁾ Ver nota de rodapé 1.

- (9) Por carta de 30 de março de 2012, a Comissão solicitou informações adicionais sobre as medidas objeto de investigação. As autoridades italianas forneceram as informações solicitadas por carta de 30 de abril de 2012.

2. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DAS MEDIDAS

2.1. O beneficiário

- (10) O beneficiário das medidas é a SO.G.A.S., a gestora do Aeroporto de Reggio Calabria.
- (11) A SO.G.A.S. é uma sociedade anónima constituída ao abrigo da legislação italiana em março de 1981 e totalmente detida por entidades públicas.
- (12) O volume de tráfego do aeroporto passou de 272 859 passageiros em 2004 para 571 694 passageiros em 2012 ⁽³⁾.

2.2. As medidas contestadas

- (13) A medida notificada pela Itália diz respeito a uma injeção de capital levada a cabo pela região da Calábria, no valor de 1 824 964 euros para cobrir as perdas incorridas pela SO.G.A.S. em 2004 e 2005.
- (14) Em junho de 2005 e junho de 2006 os acionistas públicos da SO.G.A.S. decidiram cobrir as perdas que a SO.G.A.S. suportou nos dois anos anteriores (1 392 900 euros em 2004 e 2 257 028 euros em 2005) por meio de injeções de capital *pro rata*. Nessa data, a região da Calábria detinha 50 % das ações da empresa, sendo a parte restante detida pelo município de Reggio Calabria, a província de Reggio Calabria, a província de Messina, o município de Messina, a Câmara de Comércio de Reggio Calabria e a Câmara de Comércio de Messina.
- (15) De acordo com as informações de que a Comissão dispõe, na altura da decisão de início do procedimento já tinham sido efetuadas injeções de capital *pro rata* pela província de Reggio Calabria, o município de Messina, o município de Reggio Calabria e a Câmara de Comércio de Messina.
- (16) Em 2006 a SO.G.A.S. registou perdas adicionais de 6 018 982 euros. Em dezembro de 2007 os acionistas da SO.G.A.S. decidiram converter as reservas da empresa em capital e reduzir o capital para cobrir as perdas remanescentes. No entanto, esta decisão levaria o capital a atingir valores abaixo do nível mínimo exigido pela legislação italiana para as sociedades gestoras de aeroportos. Para colocar o capital de novo em consonância com os requisitos legais, os acionistas da SO.G.A.S. decidiram um aumento de capital de 2 742 919 euros, através da conversão de obrigações anteriormente subscritas por alguns dos acionistas, num montante total de 2 274 919 euros. Dado que a região da Calábria não se encontrava entre os acionistas que detinham obrigações convertíveis, e a sua participação no capital da empresa diminuiu de 50 % para 6,74 %.

2.3. Entidade que concede o auxílio

- (17) No que se refere às medidas em apreço, a autoridade que concede o auxílio é a região da Calábria.
- (18) Como acima explicado, também foram concedidos fundos públicos à SO.G.A.S. pela província de Reggio Calabria, o município de Reggio Calabria, a província de Messina, o município de Messina, a Câmara de Comércio de Reggio Calabria e a Câmara de Comércio de Messina, sob a forma de injeções de capital *pro rata* para cobrir as perdas sofridas em 2004, 2005 e 2006 e colocar o capital de novo em consonância com os requisitos legais.

2.4. Orçamento

- (19) As autoridades italianas notificaram uma injeção de capital de 1 824 964 euros, correspondente à participação da região da Calábria na SO.G.A.S., conforme fora deliberado em junho de 2005 e junho de 2006. Além disso, tal como explicado acima, os outros acionistas públicos cobriram igualmente perdas, no montante de 1 824 964 euros. Verificou-se uma nova injeção de 2 742 919 euros em dezembro de 2007.
- (20) Por conseguinte, a dotação total das medidas em apreço é de 6 392 847 euros.

⁽³⁾ De acordo com informações publicamente disponíveis.

2.5. Processos judiciais nacionais

- (21) A região da Calábria decidiu não pôr em prática as injeções de capital decididas pelos acionistas em junho de 2005 e junho de 2006, até que houvesse uma decisão da Comissão que as autorizasse, tendo a SO.G.A.S. intentado uma ação contra a região junto do Tribunal da região (Tribunale di Reggio Calabria). O Tribunal decidiu a favor da SO.G.A.S., e a contestação apresentada pela região foi indeferida em maio de 2009.
- (22) Embora reconhecendo a competência da Comissão para decidir se uma medida de auxílio estatal era compatível com o mercado interno, o Tribunal considerou que os tribunais nacionais tinham competência para decidir se uma medida constituía ou não um auxílio estatal. O Tribunal considerou que o financiamento público concedido neste caso não constituía auxílio estatal, porque não era suscetível de falsear a concorrência ou afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros. O Tribunal observou igualmente que o princípio do investidor numa economia de mercado fora cumprido, porque no momento da concessão do auxílio, independentemente das perdas sofridas em 2004 e 2005, havia perspectivas razoáveis de rentabilidade a longo prazo.
- (23) A região contestou o acórdão do Tribunal argumentando que a medida constituía um auxílio estatal e, por conseguinte, não devia ser implementada até que a Comissão tivesse adotado uma decisão de autorização. Em dezembro de 2009, as autoridades italianas informaram a Comissão que essa ação havia sido rejeitada e que nenhuma outra diligências processuais poderiam ser tomadas para efeitos de oposição à concessão da contribuição pública à SO.G.A.S.

3. MOTIVOS PARA DAR INÍCIO AO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO

- (24) Na decisão de início do procedimento, a Comissão considerou a título preliminar que as injeções *pro rata* realizadas pela região e outros acionistas públicos para cobrir as perdas sofridas em 2004 e 2005 e a injeção de capital decidida pelos acionistas da SO.G.A.S. em dezembro de 2007, constituíam um auxílio estatal, baseando-se no seguinte:
- a) as injeções consistiram numa transferência de fundos para a SO.G.A.S., provenientes de várias entidades regionais e locais, nomeadamente da região da Calábria, da província de Reggio Calabria, do município de Messina e do município de Reggio Calabria ou de organismos locais autónomos criados ao abrigo do direito público, designadamente da Câmara de Comércio de Reggio Calabria e da Câmara de Comércio de Messina. Por conseguinte, envolveram recursos estatais e eram imputáveis ao Estado;
 - b) não respeitavam o princípio do investidor numa economia de mercado e, por conseguinte, conferiam uma vantagem seletiva à SO.G.A.S.;
 - c) eram suscetíveis de falsear a concorrência e afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.
- (25) A Comissão considerou a título preliminar que as medidas objeto de litígio eram incompatíveis com o mercado interno. Em primeiro lugar, a Itália declarou expressamente que a SO.G.A.S. não foi encarregada da prestação de qualquer serviço de interesse económico geral («SIEG»). Em segundo lugar, a Comissão salientou que as autoridades italianas tinham confirmado que as medidas não diziam respeito a quaisquer investimentos específicos do aeroporto, tendo assim concluído, de forma preliminar, que a compatibilidade das medidas não podia ser avaliada ao abrigo dos critérios estabelecidos nas orientações comunitárias sobre o financiamento dos aeroportos e os auxílios estatais ao arranque das companhias aéreas que operam a partir de aeroportos regionais ⁽⁴⁾ («orientações de 2005 para a aviação civil»). Em terceiro lugar, não obstante a sua alegação de que a SO.G.A.S. era uma empresa em dificuldade na aceção das orientações relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação de empresas em dificuldade («orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação») ⁽⁵⁾, as autoridades italianas também tinham indicado que as medidas não faziam parte de um plano de reestruturação e que tal plano não existia. Por último, a Comissão considerou que as medidas não eram compatíveis com as orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional para o período 2007-2013 («as orientações relativas aos auxílios regionais») ⁽⁶⁾, que forneceram o enquadramento para a avaliação dos auxílios concedidos com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea a) e c), do TFUE.
- (26) No que se refere às ações judiciais intentadas nos tribunais italianos contra a recusa da região de pagar a sua contribuição *pro rata* na pendência de uma decisão da Comissão ao abrigo de regras relativas aos auxílios estatais, a Comissão considerou que, tendo em conta a primazia do direito da UE sobre o direito nacional, enquanto a notificação não tivesse sido retirada formalmente, a Itália era obrigada a cumprir a cláusula suspensiva prevista no artigo 108.º, n.º 3, do TFUE. A Comissão considerou que em virtude da primazia da obrigação de suspensão prevista no artigo 108.º, n.º 3, do TFUE, a posição tomada pelos tribunais nacionais não deveria ter sido tida em conta, e que as autoridades italianas não deveriam ter colocado a medida notificada em vigor, enquanto estivesse pendente o procedimento relativo ao auxílio estatal.

⁽⁴⁾ JO C 312 de 9.12.2005, p. 1, n.ºs 53-63.

⁽⁵⁾ JO C 244 de 1.10.2004, p. 2.

⁽⁶⁾ JO C 54 de 4.3.2006, p. 13.

4. OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

- (27) A única parte interessada da qual a Comissão recebeu observações foi o beneficiário, a SO.G.A.S., que apoiou e complementou os argumentos apresentados pelas autoridades italianas, durante o procedimento formal de investigação.

4.1. A existência de auxílio

- (28) A SO.G.A.S. sustentou que as medidas em apreço não constituíram auxílios estatais porque os critérios estabelecidos no artigo 107.º, n.º 1, do TFUE não foram todos cumpridos. Mais especificamente, a SO.G.A.S. alegou que a medida: i) não afetou as trocas comerciais entre os Estados-Membros, ou em alternativa, ii) não conferiu uma vantagem económica seletiva à SO.G.A.S. e iii) não falseia nem ameaça falsear a concorrência.
- (29) A SO.G.A.S. argumentou que as medidas contestadas foram concedidas em condições normais de mercado e, por conseguinte, cumpriam o princípio do investidor numa economia de mercado. Alegou que as medidas estavam em consonância com os artigos 2446.º e 2447.º do Código Civil italiano, que exigia que os sócios de uma sociedade anónima que perdeu mais de um terço do seu capital compensassem tais perdas, a fim de evitar a sua liquidação. O incumprimento por parte dos acionistas em cobrir as perdas da SO.G.A.S., uma sociedade gestora do aeroporto, teria contribuído para a retirada (na aceção do artigo 13.º do Decreto Ministerial [DM] n.º 521, de 12 de novembro de 1997) da gestão parcial do aeroporto de Stretto, que tinha sido confiada à SO.G.A.S. ao abrigo do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 67 de 1997, e teria tornado impossível garantir no futuro a plena concessão da gestão do aeroporto, para a qual tinha sido apresentado um pedido ao Ministério dos Transportes. Era razoável presumir-se, por conseguinte, que um investidor privado que enfrentasse uma escolha semelhante tivesse agido da mesma forma a fim de aumentar o valor da sua participação.
- (30) O beneficiário recordou que o Tribunal Comum de Reggio Calabria encomendou uma avaliação independente da empresa em junho de 2008, que estimou que o valor da empresa oscilava entre 12 e 17 milhões de EUR.
- (31) Para provar as perspetivas de rentabilidade da empresa, o beneficiário apresentou à Comissão um plano de negócios elaborado para a SO.G.A.S. em outubro de 2008 por um consultor externo, que prevê que a empresa regressaria a uma situação de viabilidade em 2013.
- (32) A SO.G.A.S. esclareceu ainda que, em julho de 2007, tinha sido publicado um anúncio de concurso para a privatização parcial da empresa. Foi apresentada uma proposta para a aquisição de 35 % do capital da SO.G.A.S. por um consórcio Italo-Argentino (associazione temporanea di imprese ou «ATI»). A candidatura foi considerada economicamente desvantajosa pelos acionistas da SO.G.A.S. Em março de 2010, foi publicado um novo anúncio de concurso para a compra de 35 % das ações da SO.G.A.S. De acordo com a SO.G.A.S., as duas manifestações de interesse recebidas em resposta, juntamente com a proposta inicial do consórcio, revelaram que o princípio do investidor numa economia de mercado foi respeitado.
- (33) A SO.G.A.S. alegou igualmente que a Comissão estava errada ao concluir que os passageiros que utilizam o aeroporto de Stretto também podiam, consoante o respetivo local de residência, usar os aeroportos de Catania, Lamezia Terme ou Crotone e que as medidas em litígio eram, por conseguinte, suscetíveis de falsear a concorrência entre as gestoras de aeroportos.
- (34) Em primeiro lugar, o aeroporto de Stretto e os aeroportos de Catania, Lamezia Terme e Crotone eram aeroportos regionais destinados a voos diretos, cujas zonas de influência não se sobrepunham. Por outro lado, o aeroporto de Stretto não competia com quaisquer outros aeroportos italianos ou da União. As particularidades geográficas e infraestruturais da Calábria excluía qualquer potencial sobreposição entre zonas de influência do aeroporto de Stretto e as dos aeroportos italianos vizinhos. O aeroporto de Lamezia Terme situa-se a mais de 130 km de distância, a cerca de uma hora de automóvel do aeroporto de Stretto. Não existia nenhuma ligação direta e rápida entre o aeroporto de Stretto e Crotone, situados a mais de três horas de distância. O aeroporto de Catânia está localizado numa região geográfica diferente, a uma distância superior a 130 km, com um tempo de viagem em automóvel de 1h30-1h40.
- (35) A SO.G.A.S. forneceu um quadro de correspondência com um índice de correlação entre o fluxo de passageiros à chegada no aeroporto de Stretto e nos de Lamezia Terme, Crotone e Catânia. O quadro revelou que os passageiros que viajam através do aeroporto de Stretto constituíam um novo componente do tráfego regional. O encerramento do aeroporto iria, por conseguinte, resultar na perda de uma parte da procura de serviços de transporte aéreo, em vez de uma redistribuição para outros aeroportos. A SO.G.A.S. apresentou igualmente um quadro para mostrar que as medidas objeto de investigação tinham efetivamente criado uma nova procura de serviços de transporte aéreo na zona, resultando em benefícios positivos tanto para as transportadoras aéreas interessadas no arranque de novas rotas entre Stretto e outros aeroportos nacionais e da UE, como para outros aeroportos, que se depararam com um aumento da procura.

- (36) A SO.G.A.S. rejeitou a consideração preliminar da Comissão de que as medidas eram suscetíveis de falsear a concorrência entre as companhias aéreas. Observou que o financiamento público não tinha sido transferido para qualquer transportadora aérea através da concessão de taxas de aterragem mais baixas ou de facilidades de outro tipo. As taxas de aterragem e outras condições de exploração do aeroporto foram definidas pela autoridade competente, sendo que a gestora do aeroporto não gozava de qualquer poder discricionário a este respeito. Por último, a SO.G.A.S. sustentou que o aeroporto do Stretto era servido principalmente pela Alitalia (que fornecia seis dos oito voos diários) e que não havia indicação de que houvesse transportadoras de voos *charters* ou *low cost* interessadas na abertura de novas rotas com partida do referido aeroporto.
- (37) A SO.G.A.S. concluiu que, na avaliação do impacto da medida sobre a concorrência e as trocas comerciais entre os Estados-Membros, a Comissão deveria ter tido mais em conta as circunstâncias específicas do caso em apreço e excluído que a medida constituísse um auxílio estatal.

4.2. A compatibilidade do auxílio

- (38) Sobre a questão de saber se as medidas poderiam ser consideradas compatíveis com o artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, a SO.G.A.S. alegou que o financiamento público em apreço se destinava a manter a continuidade operacional da gestora do aeroporto e o desenvolvimento de certas atividades económicas. Este objetivo foi justificado pelo facto de que pequenos aeroportos geralmente não geravam receitas suficientes para cobrir os custos necessários ao cumprimento das normas de segurança. Além disso, o aeroporto de Stretto, tendo em conta as características da infraestrutura aeroportuária e as consequentes restrições impostas pela autoridade nacional da aviação civil, a ENAC ⁽⁷⁾, teria grande dificuldade em acolher companhias aéreas de voos *charter* e *low cost*.
- (39) Em especial, em conformidade com os parâmetros da ENAC, o aeroporto de Stretto foi classificado como um aeroporto de nível II. Esta classificação baseou-se nas dimensões da infraestrutura, e não no volume de passageiros. A fim de satisfazer as normas de segurança, os aeroportos com níveis de passageiros reduzidos têm de suportar custos idênticos aos de aeroportos com mais de 1 milhão de passageiros.
- (40) Sem o financiamento público objeto de investigação, o aeroporto seria obrigado a sair do mercado, com consequências negativas a nível regional para a mobilidade dos residentes. Esta situação teria também impedido os acionistas de obterem qualquer lucro dos seus investimentos.
- (41) A SO.G.A.S. alegou também que, sendo a Decisão 2005/842/CE da Comissão ⁽⁸⁾ aplicável no caso em apreço, as medidas contestadas poderiam, em qualquer caso, ser consideradas compatíveis com o mercado interno e isentas do requisito de notificação.
- (42) A SO.G.A.S. argumentou que, uma vez que o tráfego no aeroporto não era superior a 1 milhão de passageiros por ano no período de referência, a gestão do aeroporto era um SIEG, na aceção do artigo 2.º, n.º 1, alínea d), da Decisão 2005/842/CE. A SO.G.A.S. salientou que ao abrigo do Decreto-Lei n.º 250 de 25 de julho de 1997, as autoridades locais só podiam ser detentoras de participações em sociedades que prestavam serviços de interesse económico geral. A SO.G.A.S. sempre foi detida pelas autoridades locais de Calabria e Messina, o que era um presumível elemento de prova de que a gestão do aeroporto se qualificava enquanto SIEG. A fim de demonstrar que a gestão do aeroporto era de facto um SIEG, a SO.G.A.S. apresentou as decisões do município de Reggio Calabria, de 27 de julho de 2010 e 19 de junho de 2010, que faziam referência à importância dos serviços do aeroporto a nível regional.
- (43) A compensação das obrigações de serviço público foi limitada à cobertura dos prejuízos da gestora do aeroporto na prestação do SIEG e, por conseguinte, cumpriu os princípios de necessidade e proporcionalidade previstos pelo artigo 5.º, n.º 1, da Decisão 2005/842/CE. Quanto à ausência de qualquer ato que encarregue efetivamente a gestora do aeroporto da prestação de SIEG, a SO.G.A.S. propôs que fosse redigido um acordo que eliminasse qualquer dúvida de que as quatro condições do acórdão Altmark se encontravam cumpridas no caso do aeroporto de Stretto ⁽⁹⁾.

⁽⁷⁾ Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

⁽⁸⁾ Decisão 2005/842/CE da Comissão, de 28 de novembro de 2005, relativa à aplicação do artigo 86.º, n.º 2, do Tratado CE aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (JO L 312 de 29.11.2005, p. 67).

⁽⁹⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça no processo C-280/00 *Altmark*, Col. 2003, p. I-7747.

5. OBSERVAÇÕES DAS AUTORIDADES ITALIANAS

- (44) Na decisão de início do procedimento, a Comissão observou que a Itália tinha confirmado que a SO.G.A.S. não tinha sido formalmente encarregada de prestar um SIEG, pelo que a compatibilidade das medidas em litígio não podia ser avaliada ao abrigo das normas relativas à prestação de um SIEG.

5.1. A questão de saber se as atividades do aeroporto constituem um serviço de interesse económico geral

- (45) No decurso da investigação, a Itália alegou que as medidas em apreço constituíam uma compensação pela prestação de SIEG pela SO.G.A.S. Na ausência de elementos de prova em contrário, as autoridades italianas alegaram que uma avaliação *ex post* poderia concluir que foram cumpridos os requisitos da UE relativos aos SIEG no caso da SO.G.A.S.
- (46) A Itália considerou que a linha seguida pela Comissão deu indevido peso aos requisitos formais, em detrimento do cumprimento dos requisitos essenciais em matéria de SIEG. Para sustentar esta alegação, a Itália apresentou uma avaliação sumária dos quatro critérios do acórdão Altmark. A Itália afirmou que a SO.G.A.S. foi de facto encarregada de uma missão de serviço público. A missão foi confirmada, direta e indiretamente, por vários atos administrativos, emitidos pelas autoridades locais. A Itália apresentou a ata de uma reunião do Conselho municipal de Reggio Calabria que teve lugar a 17 de outubro de 2007, na qual o Conselho decidiu subvencionar as perdas da gestora do aeroporto, e atas de reuniões do mesmo organismo, realizadas a 16 de junho de 2009 e 31 de dezembro de 2009, que evidenciavam de que forma as atividades do aeroporto podiam ser consideradas um SIEG. Na ata da reunião de 17 de outubro de 2007 pode ler-se que «a região da Calábria considerou que certas atividades do aeroporto de Reggio Calabria eram necessárias para a prestação de serviços de interesse económico geral e impôs um número de obrigações de serviço público à SO.G.A.S., a fim de assegurar que o interesse público era corretamente tutelado; em tais casos, a gestora do aeroporto poderia ser subvencionada pelas autoridades para cobrir custos adicionais decorrentes do cumprimento dessas obrigações, que eram de tal ordem que não podia excluir-se que a gestão global do aeroporto pudesse ser considerada um serviço de interesse económico geral».
- (47) Em termos mais gerais, a região da Calábria era parte num protocolo para o desenvolvimento dos aeroportos de Lamezia Terme, Crotone e Reggio Calabria, o que tornou claro que os serviços de aeroporto eram serviços públicos essenciais para o desenvolvimento económico e social da região e que, por conseguinte, podiam ser financiados por meio de fundos da UE, nacionais ou regionais.
- (48) Além disso, sublinhou que, em 28 de dezembro de 2008 a gestora do aeroporto solicitou aos acionistas que cobrissem as suas perdas precisamente por força da sua obrigação de serviço público e que nenhum operador privado forneceria o serviço de gestão do aeroporto em condições puramente comerciais. O primeiro critério do acórdão Altmark foi, por conseguinte, respeitado.
- (49) Os parâmetros com base nos quais foi calculada a compensação poderiam facilmente ser inferidos do balanço da SO.G.A.S., que forneceu uma declaração transparente dos custos de funcionamento. O financiamento público limitou-se à cobertura dos prejuízos, sem qualquer margem adicional a favor do beneficiário.
- (50) No que se refere ao terceiro critério do acórdão Altmark, a Itália afirmou que, no caso dos serviços públicos, as intervenções de um acionista público não são comparáveis às de um investidor privado. A conduta de um organismo público pode ser justificada por objetivos de interesse público e, como tal, prescinde da aplicação do princípio do investidor numa economia de mercado. Neste caso, a conduta dos acionistas públicos não foi motivada por considerações comerciais e, por conseguinte, não podia ser comparada à de um investidor de mercado. A Itália concluiu que o terceiro critério do acórdão Altmark, que presumivelmente implica a aplicação do princípio do investidor numa economia de mercado, não era relevante no caso em apreço.
- (51) A Itália declarou que uma vez que as atividades da SO.G.A.S. constituíam um SIEG, as injeções de capital poderiam ser consideradas, com base numa avaliação *ex post*, uma compensação pela prestação SIEG e, por conseguinte, não constituíam um auxílio estatal.

5.2. A compatibilidade do auxílio

- (52) A Itália afirmou que, mesmo que as medidas fossem consideradas um auxílio estatal, deviam em qualquer caso ser consideradas compatíveis ao abrigo artigo 2.º, n.º 1, da Decisão 2005/8442/CE.

5.3. Ausência de distorção da concorrência

- (53) A Itália remeteu para o n.º 39 orientações de 2005 para a aviação civil, que refere que «os financiamentos concedidos aos pequenos aeroportos regionais (categoria D) são pouco suscetíveis de falsear a concorrência ou afetar as trocas comerciais numa medida contrária ao interesse comum».
- (54) Além disso, as autoridades italianas argumentaram que as atividades do aeroporto não eram rentáveis. Tal foi confirmado pelo facto de, apesar da intenção inicial de privatizar parcialmente a empresa ter sido amplamente publicitada, o procedimento não ter sido, em última análise, bem-sucedido. Uma vez que os potenciais investidores tinham de comprometer-se a cobrir as perdas esperadas nos anos seguintes, tal como indicado no plano de negócios publicado no anúncio de concurso, e tendo em conta que a única proposta recebida não foi considerada economicamente vantajosa, era evidente que a atividade era, pela sua natureza, deficitária. Além disso, o facto de os concorrentes não estarem dispostos a cobrir eventuais perdas futuras, num montante ilimitado, mas só até limites previamente definidos, revelou que não existia um mercado atrativo para os investidores, e isto, por sua vez, significa que as medidas não poderiam ter qualquer impacto sobre as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

6. OBSERVAÇÕES DA ITÁLIA RELATIVAMENTE ÀS OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

- (55) Por carta de 27 de abril de 2012, as autoridades italianas, em nome da região da Calábria, enviaram à Comissão observações sobre os comentários da SO.G.A.S.
- (56) A Itália apoiou os argumentos da SO.G.A.S., incluindo a afirmação da SO.G.A.S. de que as medidas em apreço se encontravam relacionadas com um serviço de interesse económico geral, o que, segundo a Itália, significava que não poderiam ser consideradas um auxílio estatal.
- (57) A Itália alegou igualmente que as medidas não falseiam a concorrência nem afetam as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

7. APRECIACÃO DO AUXÍLIO

7.1. A existência de auxílio

- (58) O artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, estabelece que salvo disposição em contrário no TFUE «são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados-Membros ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.»
- (59) Os critérios estabelecidos no artigo 107.º, n.º 1, são cumulativos: Por conseguinte, para determinar se a medida notificada constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, devem ser cumulativamente satisfeitas todas as condições supramencionadas. Nomeadamente, o apoio financeiro deve:
- a) ser concedido pelo Estado ou através de recursos estatais;
 - b) beneficiar determinadas empresas ou a produção de determinados bens;
 - c) falsear ou ameaçar falsear a concorrência; e
 - d) afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.
- (60) No seu acórdão, no processo *Flughafen Leipzig-Halle* ⁽¹⁰⁾, o Tribunal defendeu que a construção e exploração de um aeroporto civil constituem uma atividade económica. A única exceção são certas atividades que, regra geral, são abrangidas pelo exercício dos poderes públicos e, por isso, não podem ser consideradas atividades económicas. O financiamento de tais pelo Estado de tais atividades não é abrangido pelas regras em matéria de auxílios estatais. Não há dúvida, por conseguinte, que a SO.G.A.S. é uma empresa para efeitos do direito aplicável aos auxílios estatais, dado que gere o aeroporto de Stretto e concede serviços aeroportuários aos operadores económicos (nomeadamente as companhias aéreas) ativos no aeroporto a troco de remuneração.

7.1.1. Recursos estatais

- (61) O conceito de auxílio estatal aplica-se a qualquer vantagem concedida direta ou indiretamente, financiada com recursos estatais, conferida pelo próprio Estado ou por qualquer organismo intermediário agindo no âmbito de poderes que lhe tenham sido atribuídos pelo Estado. Assim, aplica-se a todas as vantagens concedidas por organismos regionais ou locais dos Estados-Membros, qualquer que seja o seu estatuto ou da sua denominação ⁽¹¹⁾.

⁽¹⁰⁾ Acórdão de 24 de março de 2011, processos apensos T-455/08 *Flughafen Leipzig-Halle GmbH e Mitteldeutsche Flughafen AG/Comissão* e T-443/08 *Freistaat Sachsen e Land Sachsen-Anhalt/Comissão*, Coletânea 2011, p. 1311.

⁽¹¹⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça no processo 248/84, *Alemanha/Comissão*, Col. 1987, p. 4013; acórdão nos processos apensos T-267/08 e T-279/08 *Région Nord-Pas-de-Calais e Communauté d'agglomération du Douaisis/Comissão*, Col. 2011, p. II-0000, n.º 108.

- (62) Nos n.ºs 27 e 28 da decisão de início do procedimento, a Comissão observou que as medidas em apreço consistiam numa transferência de fundos de diversas autoridades regionais e locais para a SO.G.A.S. A Comissão, por conseguinte, considerou que as medidas em litígio envolveram recursos estatais e eram imputáveis ao Estado. A Comissão considerou igualmente recursos estatais os recursos das câmaras de comércio italianas. As câmaras de comércio eram organismos públicos, de direito público, segundo o qual faziam parte da administração pública e estavam encarregadas de funções públicas, e a Comissão considerou, por conseguinte, que as suas decisões eram imputáveis à Itália. Nesta base, os recursos da Câmara de Comércio de Messina constituíram recursos estatais, e a sua transferência podia ser imputada ao Estado. No decurso da investigação, nem a Itália nem qualquer das partes interessadas contestou esta conclusão preliminar.
- (63) A Comissão, por conseguinte, confirma que todas as medidas em apreço foram concedidas através de recursos estatais e são imputáveis ao Estado.

7.1.2. *Vantagem económica seletiva*

- (64) O financiamento público é seletivo, pois beneficia uma única empresa, a SO.G.A.S. Neste caso específico, cobre as perdas sofridas pela SO.G.A.S. na realização da sua atividade normal.
- (65) Na medida em que a construção e exploração das infraestruturas do aeroporto constituem uma atividade económica, a Comissão considera que o financiamento público concedido à SO.G.A.S., um gestor de tais infraestruturas, que cobre os custos que a gestora do aeroporto teria normalmente de suportar, confere uma vantagem económica à SO.G.A.S., que reforça a sua posição no mercado e impede que as forças do mercado tenham o seu efeito normal ⁽¹²⁾.
- (66) Embora, na fase preliminar, a Itália tenha afirmado que não tinha sido formalmente confiada a prestação de um SIEG ao aeroporto, a Comissão observa que na sequência da adoção da decisão de início do procedimento, a Itália reconsiderou a sua posição e alegou que o financiamento público contestado representou de facto compensação pública para o cumprimento das obrigações do serviço público ⁽¹³⁾.
- (67) No acórdão Altmark o Tribunal de Justiça estabeleceu os seguintes critérios para determinar se a compensação pela prestação de um SIEG conferiu uma vantagem abrangida pelo artigo 107.º do TFUE ⁽¹⁴⁾:
- 1) a empresa beneficiária deve estar efetivamente encarregada do cumprimento de obrigações de serviço público e tais obrigações devem estar claramente definidas («o primeiro critério Altmark»);
 - 2) os parâmetros com base nos quais é calculada a compensação devem ser antecipadamente estabelecidos de forma objetiva e transparente («o segundo critério Altmark»);
 - 3) a compensação não pode ultrapassar o que é necessário para cobrir a totalidade ou uma parte dos custos decorrentes do cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas relevantes e um lucro razoável pelo cumprimento dessas obrigações («o terceiro critério Altmark»);
 - 4) sempre que, num caso concreto, a empresa encarregada do cumprimento de obrigações de serviço público não seja escolhida em conformidade com um processo de adjudicação de contratos público, que permitiria selecionar a proposta capaz de fornecer esses serviços à comunidade ao menor custo, o nível de compensação necessária deve ser determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada com meios de transporte para poder satisfazer as exigências de serviço público necessárias, teria de suportar para cumprir essas obrigações, tendo em conta as receitas relevantes e um lucro razoável pelo cumprimento das obrigações («o quarto critério Altmark»).

7.1.2.1. O primeiro critério do acórdão Altmark

- (68) O primeiro critério estabelecido pelo acórdão Altmark coincide com o requisito previsto no artigo 106.º, n.º 2, do TFUE, segundo o qual o serviço deve ser claramente atribuído e definido ⁽¹⁵⁾.

⁽¹²⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça no processo C-301/87, *República Francesa/Comissão*, Col. 1990, p. I-307, n.º 41.

⁽¹³⁾ As observações apresentadas pelas autoridades italianas no decurso do procedimento formal de investigação das medidas em apreço diferem dos argumentos apresentados antes de a Comissão ter decidido dar início a tal investigação. Em especial, a Comissão afirmou na decisão de início do procedimento, que a Itália tinha confirmado que não tinha sido formalmente atribuída à SO.G.A.S. a obrigação de prestação de um SIEG e, por esse motivo, a compatibilidade das medidas em litígio não pode ser avaliada ao abrigo das disposições do SIEG. No decurso da investigação, a Itália declarou que a SO.G.A.S. tinha efetivamente sido encarregada da prestação de um SIEG e alegou que as medidas objeto de análise pela Comissão constituíam uma compensação legítima para a prestação de serviço público.

⁽¹⁴⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 24 de julho de 2003, no Processo C-280/00, *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg*, Col. 2003, p. I-7747.

⁽¹⁵⁾ N.º 47 da Comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral (JO C 8 de 11.1.2012, p. 15).

- (69) Em primeiro lugar, o artigo 106.º, n.º 2, do TFUE só se aplica às «empresas encarregadas da gestão» de um SIEG. O Tribunal de Justiça sublinhou repetidas vezes a necessidade de um ato que confie tal serviço ⁽¹⁶⁾. Um ato de atribuição é necessário para definir as obrigações da empresa e do Estado. Na ausência de um ato oficial, a tarefa específica da empresa não é conhecida, e não é possível determinar o que pode ser considerado compensação equitativa ⁽¹⁷⁾. A necessidade de uma definição clara do SIEG é, por conseguinte, inerente e inseparável da ideia de atribuição e, assim, decorre diretamente do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE. Quando um serviço é confiado a uma empresa, logicamente, também deve ser definido.
- (70) Já na comunicação de 2001 sobre os serviços de interesse económico geral, a Comissão chamou a atenção para a relação entre a definição de atribuição e a necessidade e proporcionalidade da compensação concedida para a realização de SIEG ao abrigo do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE ⁽¹⁸⁾. O n.º 22 da comunicação afirmou que «em todos os casos, para que se aplique a exceção prevista no artigo 86.º, n.º 2, do TFUE, a missão de serviço público tem de ser claramente definida e confiada expressamente, através de um ato da autoridade pública [...]. Esta obrigação é necessária para garantir a certeza jurídica e a transparência face aos cidadãos e é indispensável para que a Comissão realize a sua apreciação no que se refere à proporcionalidade». Atribuição e definição são, por conseguinte, uma condição prévia lógica de qualquer avaliação relevante da proporcionalidade de qualquer compensação. Os tribunais da União sublinharam repetidas vezes a necessidade de uma definição clara das obrigações de serviço público para a aplicação da derrogação prevista no acórdão Altmark e do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE ⁽¹⁹⁾.
- (71) O Enquadramento comunitário dos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público de 2005 ⁽²⁰⁾ confirma esta abordagem. O n.º 8 do enquadramento afirma que uma compensação de serviço público que constitua um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE pode ser declarada compatível com o mercado interno se as condições estabelecidas no enquadramento estiverem preenchidas. Essas condições incluem, em especial, a atribuição do SIEG através de um ou mais atos oficiais que, entre outras coisas, especifiquem a natureza precisa e a duração das obrigações de serviço público, os parâmetros de cálculo, controlo e revisão da compensação, e as disposições para evitar e reembolsar compensações excessivas (n.º 12 do Enquadramento de 2005).
- (72) A comunicação de 2011 da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral ⁽²¹⁾ afirma ainda que o SIEG e as obrigações de serviço público devem ser antecipadamente definidas com clareza. De acordo com o n.º 51 da comunicação, «para que seja aplicável o artigo 106.º, n.º 2, do Tratado, a gestão de um SIEG deve ser confiada a uma ou mais empresas. Por conseguinte as empresas em causa devem ter sido encarregadas de uma missão particular pelo Estado. O primeiro critério do acórdão Altmark também exige que a empresa tenha sido encarregada de uma obrigação de serviço público. Desta forma, e a fim de dar cumprimento à jurisprudência Altmark, é necessária uma atribuição de serviço público que defina as obrigações das empresas em causa e da autoridade.» O n.º 52 estabelece que a missão de serviço público deve ser confiada por meio de um ou vários atos que devem, pelo menos, especificar o conteúdo e a duração das obrigações de serviço público; a empresa e, se for caso disso, o território em causa; a natureza dos direitos exclusivos ou especiais eventualmente concedidos à empresa pela autoridade em causa; os parâmetros de cálculo, controlo e revisão da compensação e as disposições para evitar e reembolsar compensações excessivas.

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

⁽¹⁷⁾ O ponto 5.1 do documento de trabalho dos serviços da Comissão de 20 de novembro de 2007 «Frequently asked questions in relation with Commission Decision of 28 November 2005 on the application of Article 86(2) of the EC Treaty to State aid in the form of public service compensation granted to certain undertakings entrusted with the operation of services of general economic interest, and of the Community Framework for State aid in the form of public service compensation» («Perguntas frequentes relacionadas com a Decisão da Comissão, de 28 de novembro de 2005, relativa à aplicação do artigo 86.º, n.º 2, do Tratado CE aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral e o enquadramento comunitário dos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público» — documento de acompanhamento da Comunicação sobre «Serviços de interesse geral, incluindo os serviços sociais de interesse geral: um novo compromisso europeu», disponível em: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007SC1516:EN:HTML>.

⁽¹⁸⁾ Comunicação da Comissão sobre os serviços de interesse geral na Europa («comunicação SIEG de 2001») (JO C 17 de 19.1.2001, p. 4).

⁽¹⁹⁾ Processo C-280/00, *Altmark*, Col. 2003, p. I-7747, n.º 87; Processo T-137/10, *CBI/Comissão* de 7 de novembro de 2012, ainda não publicado, n.ºs 97 e 98.

⁽²⁰⁾ JO C 297 de 29.11.2005, p. 4.

⁽²¹⁾ JO C 8 de 11.1.2012, p. 4.

- (73) A Itália considerou que a linha seguida pela Comissão deu indevido peso aos requisitos formais, em detrimento do cumprimento dos requisitos essenciais em matéria de SIEG., tendo-se baseado em grande parte em documentos posteriores à adoção das medidas em apreço.
- (74) Segundo a Itália, o facto de que a gestão do aeroporto de Stretto constitui um SIEG pode inferir-se de várias decisões regionais que fazem referência ao interesse público associado aos serviços aeroportuários e ao seu papel fundamental no desenvolvimento económico da região. Mas essas decisões regionais não fornecem uma definição explícita do alegado serviço de interesse económico geral atribuído à gestora do aeroporto ou a quaisquer regras que regem a compensação. Além disso, os atos em questão foram adotados a partir de 2007 e, por conseguinte, surgiram após a alegada instauração dos serviços de interesse económico geral, ou seja, após as atividades do aeroporto, em 2004-2006. Nem a Itália disponibilizou à Comissão qualquer outro documento, indicando o âmbito de aplicação das presumíveis obrigações de serviço público impostas ao beneficiário em data anterior a 2004.
- (75) Por conseguinte, a Comissão considera que no caso em apreço o alegado SIEG não foi devidamente atribuído ao beneficiário.
- (76) A Comissão não pode aceitar o argumento das autoridades italianas de que um SIEG pode ser compensado legitimamente mesmo quando o serviço não foi definido *ex ante* como um SIEG e atribuído ao beneficiário nessa base. Se fosse esse o caso, os Estados-Membros teriam, *ex post*, a liberdade de rever a necessidade de impor obrigações de serviço público, à sua discrição. Por outras palavras, assim que uma empresa incorresse em perdas operacionais, os Estados-Membros poderiam atribuir a essa empresa obrigações de serviço público e conceder uma compensação, como meio para apoiar a empresa, independentemente de qualquer avaliação *ex ante* da necessidade efetiva de prestar o serviço de interesse geral. Esta abordagem é incompatível com o requisito de que o SIEG deve ser atribuído à empresa em causa por meio de um ou mais atos oficiais, que estabelece, entre outras coisas, a natureza e duração das obrigações de serviço público, os parâmetros de cálculo, controlo e revisão da compensação e as disposições necessárias para evitar e reembolsar quaisquer compensações excessivas. A alegação das autoridades italianas de que os serviços de aeroporto são essenciais para o desenvolvimento económico da região não é suficiente para demonstrar que o SIEG foi corretamente atribuído ao beneficiário, dado que as obrigações de serviço público e as regras que regem a compensação não foram definidas de forma transparente antecipadamente.
- (77) Além disso, fazer o sugerido pelas autoridades italianas, considerando que os Estados-Membros podem confiar SIEG *ex post*, seria sinónimo de tratamento mais favorável para os Estados-Membros que tivessem agido em violação das obrigações de notificação e de suspensão. Esses Estados-Membros poderiam argumentar que o auxílio concedido a uma empresa ilegalmente era efetivamente necessário para cobrir os custos de um serviço público que passou a ser fornecido pelo beneficiário sem, no entanto, ter sido previamente definido ou confiado à empresa. Por outro lado, os Estados-Membros que entendessem cumprir a obrigação de notificação teriam de confiar e definir o SIEG claramente *ex ante*, a fim de cumprir as regras do SIEG e a jurisprudência Altmark.
- (78) Isto criaria um incentivo para que os Estados-Membros não notificassem novos auxílios estatais, contrário ao princípio bem estabelecido de que os Estados-Membros que não notifiquem os auxílios estatais não podem ser tratados de forma mais favorável do que os Estados-Membros que o fazem ⁽²²⁾.
- (79) Em suma, a Comissão conclui que o primeiro critério do acórdão Altmark não foi respeitado; considera também que os outros critérios do acórdão Altmark também não foram respeitados, pelas razões a seguir referidas.

7.1.2.2. O segundo critério do acórdão Altmark

- (80) Os parâmetros para o cálculo da compensação não foram previamente estabelecidos. Os atos que, de acordo com as autoridades italianas, confiam os serviços, não apresentam em pormenor os serviços a fornecer pelo beneficiário e não estabelecem qualquer mecanismo para a concessão de uma compensação para a missão de serviço público que alegadamente lhe é confiada.

7.1.2.3. O terceiro critério do acórdão Altmark

- (81) De acordo com o terceiro critério do acórdão Altmark, a compensação recebida não pode ultrapassar o que é necessário para cobrir a totalidade ou uma parte dos custos decorrentes do cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas relevantes e um lucro razoável pelo cumprimento dessas obrigações.

⁽²²⁾ Processo 301/87, França/Comissão, Col. 1990 p. 307, n.º 11; processos apensos T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97, a 607/97, T-1/98, T-3/98 a 6/98 e T-2323/98, Alzetta Mauro e outros/Comissão, Col. 2000, p. II-2319, n.º 79, com outras referências; processos apensos T-394/08, T-408/08, T-453/08 e T-454/08, Regione autonoma della Sardegna e outros/Comissão de 20 de setembro de 2011, ainda não publicado, n.º 91.

- (82) A Comissão não pode aceitar a afirmação da Itália de que, porque o financiamento foi limitado a uma compensação de perdas de exploração, o aeroporto recebeu apenas o financiamento público necessário para o cumprimento das obrigações de serviço público. Um princípio fundamental da avaliação da proporcionalidade da compensação é a de que apenas os custos líquidos incorridos pelo operador público no cumprimento das obrigações de serviço público podem dar origem a compensação. Na ausência de uma definição clara das obrigações impostas ao beneficiário, a Comissão não pode determinar inequivocamente que custos deveriam ter sido tidos em conta no cálculo da compensação.
- (83) Mesmo quando a gestão global de um aeroporto pode ser considerada um SIEG, algumas atividades que não estejam diretamente ligadas às atividades básicas, incluindo a construção, financiamento, utilização e arrendamento de terrenos e edifícios para escritórios, armazenamento, hotéis e empresas industriais localizadas no aeroporto, e para lojas, restaurantes e parques de estacionamento, não são abrangidas pelo no SIEG e, por conseguinte, não podem ser objeto de subvenções ao abrigo das regras relativas aos SIEG. As autoridades italianas não forneceram quaisquer elementos de prova que demonstrem que não houve nenhuma subvenção de atividades não diretamente ligadas às principais atividades do aeroporto, tal como previsto nos n.ºs 34 e 53, alínea iv), das orientações de 2005 para a aviação civil.

7.1.2.4. O quarto critério do acórdão Altmark

- (84) O quarto critério do acórdão Altmark estabelece que para não constituir um auxílio, a compensação deve ser limitada ao mínimo necessário. Considera-se cumprido este critério se o beneficiário das compensações tiver sido escolhido na sequência de um procedimento de concurso, ou, na sua falta, se a compensação tiver sido calculada tendo por referência os custos de uma empresa eficiente.
- (85) No caso em apreço o beneficiário não foi escolhido através de um concurso público. Nem a Itália deu à Comissão qualquer prova de que o nível de compensação foi determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada com meios para poder cumprir os requisitos de serviço público necessários, teria suportado para cumprir estas obrigações, tendo em conta as receitas obtidas e um lucro razoável pelo cumprimento das obrigações. A Comissão considera, portanto, que não se pode concluir que o financiamento público em causa foi determinado com base nos custos de uma empresa eficiente.
- (86) Por conseguinte, a Comissão não pode concluir que o beneficiário forneceu os serviços ao menor custo para a comunidade.
- (87) Por uma questão de exaustividade, a Comissão observa que, no decurso da investigação, o beneficiário alegou que as medidas supracitadas estavam em conformidade com o princípio do investidor numa economia de mercado. Apesar da gestora do aeroporto ter registado perdas, era legítimo presumir que a atividade pudesse gerar lucros.
- (88) Contrariamente ao que alega o beneficiário, a Comissão salienta, em primeiro lugar, que no decurso da investigação, a Itália não argumentou que o Estado investiu na gestora do aeroporto na expectativa de que este fosse rentável e defendeu, com efeito, que o princípio do investidor numa economia de mercado não é aplicável no caso em apreço (ver considerando 49).
- (89) Em segundo lugar, para uma avaliação com base no princípio do investidor numa economia de mercado, é necessário determinar se, em circunstâncias semelhantes, um investidor privado se teria comportado de forma idêntica. A este respeito, o Tribunal de Justiça esclareceu que, embora o comportamento do investidor privado com o qual deve ser comparada a intervenção do investidor público que prossegue objetivos de política económica não seja necessariamente o de um investidor normal que coloca os seus capitais com vista à sua rentabilização a mais ou menos curto prazo, deve, pelo menos, ser o de uma sociedade privada de participações sociais ou de um grupo privado de empresas que prossegue uma política estrutural, global ou setorial, orientado por perspetivas de rentabilidade a mais longo prazo ⁽²³⁾. Para averiguar se o Estado adotou ou não o comportamento de um investidor prudente numa economia de mercado, há que tomar como referência o contexto da época em que as medidas de apoio financeiro foram tomadas a fim de avaliar a racionalidade económica do comportamento do Estado e, portanto, evitar basear a apreciação numa situação posterior ⁽²⁴⁾. De acordo com a jurisprudência estabelecida, se um Estado-Membro se baseia no princípio do investidor numa economia de mercado durante o procedimento administrativo, deve, em caso de dúvida, determinar inequivocamente e com base em provas objetivas e verificáveis que a medida aplicada é atribuível ao Estado na qualidade de acionista. Essa prova deve demonstrar claramente que, antes de conferir ou ao mesmo tempo que confere uma vantagem económica, o Estado-Membro em causa tomou a decisão de fazer um investimento na empresa pública por meio da medida efetivamente executada ⁽²⁵⁾.

⁽²³⁾ Consultar em especial os processos apensos C-278/92, C-279/92 e C-280/92, *Espanha/Comissão*, Col. 1994, p. I-4103, n.º 20-22.

⁽²⁴⁾ Acórdão *Stardust Marine*, n.º 71.

⁽²⁵⁾ Consultar o Processo C-124/10 P, *Comissão/FED*, n.ºs 82 e 83, e processos apensos T-268/08 e T-281/08 *Land Burgenland (Áustria) e Áustria/Comissão*, n.º 155.

- (90) A Comissão não pode aceitar a alegação do beneficiário segundo a qual as medidas em apreço foram conduzidas por perspetivas de rentabilidade da empresa, de acordo com o plano de negócios destinado a restaurar a sua viabilidade, que foi elaborado em 2008, após as medidas em causa terem sido decididas. A Comissão considera que um investidor privado só injetaria capital novo numa sociedade cujo capital tivesse caído abaixo do limite legal, como foi o caso da SO.G.A.S., se no momento da injeção pudesse esperar a recuperação da viabilidade da empresa num prazo razoável. Tendo em conta que nem as autoridades italianas nem a SO.G.A.S. forneceram quaisquer elementos de prova concretos datados da época em que foram tomadas as medidas que demonstrem que as autoridades públicas pretendiam investir e que poderiam razoavelmente esperar um retorno económico do investimento que teria sido aceitável para um investidor privado, e dado que a Itália confirmou expressamente que o princípio do investidor numa economia de mercado não se aplica no caso em apreço, a Comissão conclui que as medidas não estão em conformidade com o princípio do investidor de economia de mercado.

7.1.2.5. Conclusões

- (91) A Comissão considera que nenhum dos quatro critérios estabelecidos pelo Tribunal de Justiça no processo Altmark foi cumprido, e que as medidas não estão em conformidade com o princípio do investidor numa economia de mercado. Por conseguinte, a Comissão conclui que as medidas em litígio, ou seja, as injeções de capital para cobrir as perdas da SO.G.A.S. em 2004, 2005 e 2006, conferem uma vantagem económica à SO.G.A.S.

7.1.3. Distorção da concorrência e efeito sobre as trocas comerciais entre Estados-Membros

- (92) No que diz respeito à distorção da concorrência, a Itália salienta que, de acordo com as orientações de 2005 para a aviação civil, os «financiamentos concedidos aos pequenos aeroportos regionais (categoria D) não são passíveis de falsear a concorrência ou afetar as trocas comerciais numa medida contrária ao interesse comum». Porém, esta disposição diz respeito à apreciação da compatibilidade do auxílio estatal nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE e não afirma que o financiamento público de pequenos aeroportos não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.
- (93) Além disso, o n.º 40 das orientações de 2005 para a aviação civil também estabelece que «para além destas indicações gerais, não é todavia possível estabelecer um diagnóstico adaptado à diversidade das situações possíveis, nomeadamente no que diz respeito aos aeroportos das categorias C e D. Por essa razão, qualquer medida suscetível de constituir um auxílio estatal a um aeroporto deverá ser notificada para nomeadamente examinar o seu efeito sobre a concorrência e as trocas comerciais entre os Estados-Membros e, se for caso disso, a sua compatibilidade».
- (94) O aeroporto de Stretto situa-se no extremo sul da península italiana e é um dos três aeroportos da região da Calábria. O tráfego desse aeroporto manteve-se constantemente abaixo de 1 milhão de passageiros ⁽²⁶⁾. Quando as medidas em apreço foram executadas o aeroporto pertencia à categoria D, «pequenos aeroportos regionais», para efeitos das orientações de 2005 para a aviação civil. No entanto, o tráfego de passageiros assegurado pelo aeroporto duplicou entre 2004 e 2012.
- (95) O mercado para a gestão e exploração dos aeroportos, incluindo os pequenos aeroportos regionais, é um mercado aberto à concorrência, no qual está ativo um número de empresas públicas e privadas em toda a União. Este aspeto está patente no facto de a Itália ter querido privatizar parcialmente o aeroporto de Stretto e publicado, para o efeito, um anúncio de concurso em 2007, que foi aberto a empresas de qualquer Estado-Membro da UE (ver considerando (32)). O financiamento público de uma gestora aeroportuária pode, por conseguinte, falsear a concorrência do mercado de exploração e gestão de infraestruturas aeroportuárias. Além disso, os aeroportos podem competir entre si para atrair tráfego, mesmo que tenham diferentes zonas de influência. Em certa medida e para determinados passageiros, vários destinos são substituíveis. O financiamento público dos aeroportos pode, por conseguinte, falsear a concorrência e ter um efeito nas trocas comerciais no mercado do transporte aéreo em toda a União.
- (96) À data dos factos o aeroporto de Stretto servia sobretudo destinos nacionais e duas rotas internacionais, Paris e Malta, e, devido aos fundos recebidos, o aeroporto foi capaz de se manter no mercado e expandir significativamente as suas operações, pelo que a Comissão é da opinião que as medidas em questão podem ter distorcido a concorrência e afetado as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

7.1.4. Conclusão sobre a existência de auxílio

- (97) A Comissão conclui que as injeções de capital concedidas à SO.G.A.S. pelos acionistas públicos para cobrir as perdas em 2004, 2005 e 2006 constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

⁽²⁶⁾ Dados oficiais.

7.2. A legalidade do auxílio

- (98) As medidas objeto de investigação foram postas em prática antes da aprovação formal da Comissão; por conseguinte, a Itália não cumpriu a obrigação de suspensão prevista no artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.

7.3. A compatibilidade do auxílio

7.3.1. Compatibilidade ao abrigo das regras do serviço de interesse económico geral

- (99) A SO.G.A.S. argumenta que o auxílio é compatível com o mercado interno nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE.
- (100) O artigo 106.º, n.º 2, do Tratado estabelece que «as empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral ou que tenham a natureza de monopólio fiscal ficam submetidas ao disposto no presente Tratado, designadamente às regras de concorrência, na medida em que a aplicação destas regras não constitua obstáculo ao cumprimento, de direito ou de facto, da missão particular que lhes foi confiada. O desenvolvimento das trocas comerciais não deve ser afetado de maneira que contrarie os interesses da União».
- (101) O referido artigo prevê uma derrogação à proibição de auxílios estatais referida no artigo 107.º do TFUE, na medida em que o auxílio seja necessário e proporcional para assegurar o cumprimento dos SIEG em condições económicas aceitáveis. Nos termos do artigo 106.º, n.º 3, cabe à Comissão assegurar a aplicação do disposto nesse artigo, nomeadamente especificando as condições em que considera que os critérios da necessidade e proporcionalidade são cumpridos.
- (102) Antes de 31 de janeiro de 2012, a política da Comissão no que diz respeito à aplicação da derrogação prevista no artigo 106.º, n.º 2, do TFUE encontrava-se estabelecida no enquadramento comunitário dos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público («o enquadramento SIEG de 2005») ⁽²⁷⁾ e na Decisão 2005/842/CE.
- (103) Em 31 de janeiro de 2012, entrou em vigor um novo pacote SIEG, que incluía o enquadramento da União Europeia para os auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público (2011) («o enquadramento SIEG de 2011») ⁽²⁸⁾ e a Decisão 2012/21/UE da Comissão ⁽²⁹⁾.

7.3.1.1. Compatibilidade ao abrigo da Decisão 2005/842/CE

- (104) As medidas em apreço foram adotadas em junho de 2004, junho de 2005 e em dezembro de 2007. O beneficiário argumenta que as medidas estão isentas da obrigação de notificação estipulada pela Decisão 2005/842/CE.
- (105) A Decisão 2005/842/CE estabelece que os auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a empresas em ligação com os SIEG são compatíveis sempre que cumpram as condições estabelecidas pela Decisão. Em especial, a decisão declarou compatíveis os auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público aos aeroportos, i) para os quais o tráfego anual não exceda 1 milhão de passageiros, ou ii) com um volume de negócios anual, sem impostos, inferior a 100 milhões de euros durante os dois exercícios anteriores àquele em que foi atribuído o serviço de interesse económico geral, se o aeroporto receber uma compensação anual pelo serviço em causa inferior a 30 milhões de euros ⁽³⁰⁾.
- (106) A Decisão 2005/842/CE era exclusivamente aplicável a auxílios sob a forma de compensação de serviço público relacionados com serviços de interesse económico geral efetivos. A fim de beneficiar da isenção, a compensação de serviço público para o funcionamento de um SIEG também tinha de respeitar as condições estabelecidas nos artigos 4.º, 5.º e 6.º da decisão ⁽³¹⁾.
- (107) O artigo 4.º da Decisão 2005/842/CE exigia que o SIEG fosse atribuído à empresa em causa por meio de um ou mais atos oficiais que especificassem, entre outras coisas, a natureza e a duração das obrigações de serviço público, os parâmetros de cálculo, controlo e revisão da compensação e as modalidades para evitar e reembolsar quaisquer compensações excessivas. O artigo 5.º da decisão estipulava que o montante da compensação não podia exceder o necessário para cobrir os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas e um lucro razoável. Por último, o artigo 6.º da decisão exigiu que os Estados-Membros procedessem a controlos regulares para garantir que as empresas não estavam a receber compensações superiores ao montante determinado em conformidade com o artigo 5.º.

⁽²⁷⁾ JO C 297 de 29.11.2005.

⁽²⁸⁾ JO C 8 de 11.1.2012.

⁽²⁹⁾ Decisão 2012/21/UE da Comissão, de 20 de dezembro de 2011, relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (JO L 7 de 11.1.2012, p. 3).

⁽³⁰⁾ Artigo 2.º, n.º 1, alínea a) da decisão.

⁽³¹⁾ No que diz respeito às datas de entrada em vigor, ver o artigo 10.º da decisão, nomeadamente a aplicação do artigo 4.º, alíneas c), d) e e), e o artigo 6.º.

- (108) Pelas razões estabelecidas na secção 7.1.2.1, a Comissão considera que nem o beneficiário nem as autoridades italianas demonstraram que a SO.G.A.S. foi encarregada de obrigações de serviço público claramente definidas. Também não demonstraram que os atos que alegadamente atribuem o serviço nos quais se basearam estabeleceram todos os parâmetros de cálculo, controlo e revisão da compensação, ou as modalidades para evitar e reembolsar quaisquer compensações excessivas. Por conseguinte, os requisitos dos artigos 4.º, 5.º e 6.º da Decisão 2005/842/CE relativos ao teor dos atos de atribuição não estão preenchidos.
- (109) Assim, a Comissão considera que a cobertura de perdas da gestora do aeroporto de Stretto não é compatível com o mercado interno nem está isenta do requisito de notificação nos termos da Decisão 2005/842/CE.
- (110) Da mesma forma, na ausência de uma definição clara das obrigações de serviço público impostas à SO.G.A.S., a medida também não pode ser considerada compatível com o mercado interno e isenta do requisito de notificação prévia com base no artigo 10.º, alínea b), da Decisão 2012/21/UE. A Comissão avaliou se a medida podia ser considerada compatível com o mercado interno com base no n.º 69 do enquadramento SIEG de 2011, de acordo com o qual «a Comissão aplicará os princípios enunciados na presente comunicação a auxílios ilegais, sobre os quais vier a tomar uma decisão após 31 de janeiro de 2012, mesmo que o auxílio tenha sido concedido antes dessa data».

7.3.1.2. Compatibilidade ao abrigo do enquadramento SIEG de 2011

- (111) O n.º 16 do enquadramento SIEG de 2011 define os requisitos para que um SIEG seja considerado validamente atribuído. O n.º 16, alínea a), estabelece que o ato que atribui o serviço deve indicar o teor e duração das obrigações de serviço público. Por conseguinte, pelas mesmas razões já expostas na secção 7.1.2.1, as medidas de auxílio em questão não podem ser consideradas compatíveis com o enquadramento SIEG de 2011. Em especial, a gestão global do aeroporto não foi claramente atribuída ao beneficiário sob forma de SIEG. A Comissão não recebeu nenhum ato de atribuição que definisse antecipadamente de forma evidente o SIEG atribuído ao beneficiário ou o direito do beneficiário a uma compensação. Nada foi apresentado à Comissão para mostrar que os n.ºs 17 e 18 do enquadramento SIEG de 2011 foram respeitados.
- (112) Por conseguinte, a Comissão considera que a medida de auxílio em análise não pode ser declarada compatível com o mercado interno nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE.
- (113) Por uma questão de exaustividade, a Comissão observa que, de acordo com o n.º 9 do enquadramento do SIEG de 2011, a compensação do SIEG concedida a empresas em dificuldade deve ser apreciada ao abrigo das orientações relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação de empresas em dificuldade.
- (114) Durante a fase inicial do processo, a Itália afirmou que a SO.G.A.S. era uma empresa em dificuldade na aceção das orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação. No entanto, a Itália salientou igualmente que as medidas em apreço não faziam parte de um plano de reestruturação e que tal plano não existiu. Na sua decisão de início do procedimento, por conseguinte, a Comissão considerou que as medidas não poderiam ser consideradas compatíveis com as orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação.
- (115) No decurso do procedimento formal de investigação a Itália já não alegou que a gestora do aeroporto estava em dificuldade no momento em que foram tomadas as medidas de auxílio, e que o auxílio poderia, por conseguinte, ser considerado compatível com base nessas orientações.
- (116) Na ausência de provas que permitam à Comissão apreciar a compatibilidade das medidas com base nas orientações relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação, esta não pode declará-las compatíveis com o mercado interno ao abrigo dessas orientações.

7.3.2. Compatibilidade ao abrigo das novas orientações relativas à aviação

- (117) Em 31 de março de 2014, a Comissão adotou orientações relativas aos auxílios estatais aos aeroportos e às companhias aéreas («novas orientações relativas à aviação») ⁽³²⁾. As novas orientações relativas à aviação aplicam-se aos auxílios ao funcionamento concedidos aos aeroportos antes de 31 de março de 2014.

⁽³²⁾ JO C 99 de 4.4.2014, p. 3.

- (118) Os auxílios ao funcionamento concedidos antes da entrada em vigor das novas orientações relativas à aviação podem ser declarados compatíveis, na totalidade dos custos de funcionamento não cobertos, desde que sejam preenchidas as seguintes condições:
- *contribuição para um objetivo de interesse comum claramente definido*: esta condição é satisfeita entre outras coisas, se o auxílio aumentar a mobilidade dos cidadãos da União Europeia e a conectividade das regiões, ou facilitar o desenvolvimento regional ⁽³³⁾,
 - *necessidade de intervenção do Estado*: o auxílio deve ser dirigido para situações em que pode criar uma melhoria substancial que o mercado, por si só, não pode ocasionar ⁽³⁴⁾,
 - *existência do efeito de incentivo*: esta condição é satisfeita se for provável que, na ausência do auxílio ao funcionamento e tendo em conta a eventual presença do auxílio ao investimento e o nível de tráfego, o nível de atividade económica do aeroporto em causa viesse a reduzir-se de uma forma considerável ⁽³⁵⁾,
 - *proporcionalidade do montante do auxílio (auxílio limitado ao mínimo necessário)*: a fim de ser proporcionado, o auxílio ao funcionamento para aeroportos deve ser limitado ao mínimo necessário para a realização da atividade objeto do auxílio ⁽³⁶⁾,
 - *prevenção de efeitos negativos indesejados sobre a concorrência e as trocas comerciais* ⁽³⁷⁾.
- (119) De acordo com as autoridades italianas, a região da Calábria enfrenta uma situação de crise causada pela sua posição geográfica periférica e por uma mobilidade subdesenvolvida de transporte de mercadorias, em larga medida devido à falta de infraestruturas adequadas. A Itália declarou que as medidas em apreço são parte de um projeto mais amplo de melhoria da rede de transporte da região da Calábria. As medidas permitiriam à SO.G.A.S. melhorar as infraestruturas e os serviços prestados pelo aeroporto, tendo em conta a nova estratégia regional, destinada a melhorar a rede de transporte e a garantir um acesso melhorado à região.
- (120) A Comissão, em conformidade, considera que o auxílio ao funcionamento concedido à SO.G.A.S. contribuiu para a realização de um objetivo de interesse comum, melhorando a acessibilidade, conectividade e desenvolvimento regional, através do desenvolvimento de infraestruturas de transportes aéreos seguras e fiáveis.
- (121) De acordo com as novas orientações relativas à aviação, os aeroportos mais pequenos podem ter dificuldades em garantir o financiamento do seu funcionamento sem recurso a fundos públicos. O n.º 118 das novas orientações relativas à aviação estabelece que aeroportos cujo tráfego de passageiros anual seja inferior a 700 000 passageiros por ano podem não ser capazes de cobrir os seus custos de funcionamento de forma substancial. O tráfego do aeroporto de Stretto manteve-se constantemente abaixo dos 700 000 passageiros. Por conseguinte, a Comissão considera que o auxílio era necessário, na medida em que permitiu uma melhoria em matéria de ligações da região de Calábria que o mercado por si só não teria providenciado.
- (122) Sem o auxílio a atividade do beneficiário teria sido significativamente reduzida, se é que não teria cessado totalmente. Ao mesmo tempo, os auxílios não excederam o montante necessário para cobrir perdas de exploração e, por conseguinte, não ultrapassaram o mínimo estritamente necessário para a realização da atividade que beneficiou do auxílio.
- (123) Nenhum outro aeroporto se situa na mesma zona de influência ⁽³⁸⁾, já que, como já foi referido, o aeroporto mais próximo situa-se a mais de 130 km de distância. Além disso, a Itália confirmou que as infraestruturas do aeroporto se encontram à disposição de todas as companhias aéreas em condições não discriminatórias. Nem nas informações de que a Comissão dispunha nem nas observações apresentadas pelas partes interessadas no decurso da investigação, foi sugerido que existia qualquer discriminação no acesso à infraestrutura.
- (124) A Comissão conclui que estão preenchidas as condições de compatibilidade estabelecidas pelas novas orientações relativas à aviação.

7.3.3. Conclusão sobre a compatibilidade do auxílio

- (125) A Comissão conclui que a medida de auxílio notificada é compatível com o mercado interno, nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

⁽³³⁾ N.ºs 137 e 113 das novas orientações relativas à aviação.

⁽³⁴⁾ N.ºs 137 e 116 das novas orientações relativas à aviação.

⁽³⁵⁾ N.ºs 137 e 124 das novas orientações relativas à aviação.

⁽³⁶⁾ N.ºs 137 e 125 das novas orientações relativas à aviação.

⁽³⁷⁾ N.ºs 137 e 131 das novas orientações relativas à aviação.

⁽³⁸⁾ A «zona de influência de um aeroporto» é definida pelas novas orientações relativas à aviação como a fronteira geográfica de mercado normalmente fixada em cerca de 100 km ou 60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade.

- (126) Esta conclusão é formulada ao abrigo das regras em matéria de auxílios estatais e não prejudica a aplicação de outras disposições da legislação da UE, tais como a legislação ambiental da UE.

8. CONCLUSÕES

- (127) A Comissão considera que a Itália concedeu o auxílio em questão ilegalmente, violando o artigo 108.º, n.º 3, do TFUE. Contudo, tendo em conta a avaliação *supra*, a Comissão decidiu não levantar objeções ao auxílio, pelo facto de este ser compatível com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE e com as novas orientações relativas à aviação,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio estatal que a Itália concedeu à sociedade de gestão do aeroporto de Stretto, a SO.G.A.S. S.p.A. (Società per la Gestione dell'Aeroporto dello Stretto), que ascende a 6 392 847 euros, é compatível com o mercado interno, na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Artigo 2.º

A República Italiana é a destinatária da presente Decisão.

Feito em Bruxelas, em 11 de junho de 2014.

Pela Comissão
Joaquín ALMUNIA
Vice-Presidente