



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 15.1.2024
C(2024) 293 final

VERSIONE PUBBLICA

Il presente documento è un documento interno della Commissione ed ha carattere esclusivamente informativo.

Oggetto: Aiuto di Stato SA.108978 (2023/N) - Italia - Aiuti per l'avviamento di nuove rotte aeree da/verso gli aeroporti della regione Calabria

Signor Ministro,

1. PROCEDURA

- (1) A seguito di contatti di pre-notifica ⁽¹⁾, in data 7 dicembre 2023, le autorità italiane hanno notificato alla Commissione europea (la "Commissione") l'intenzione di introdurre un regime volto a sostenere l'avviamento di nuove rotte aeree da/verso gli aeroporti della regione Calabria (la "misura"), conformemente all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("TFUE").

⁽¹⁾ Le autorità italiane hanno stabilito contatti di pre-notifica l'8 agosto 2023. Il 26 settembre 2023 i servizi della Commissione europea hanno inviato una prima richiesta di informazioni supplementari a cui le autorità italiane hanno risposto in data 2, 3 e 10 ottobre 2023. Il 18 ottobre 2023 i servizi della Commissione europea hanno inviato una seconda richiesta di informazioni supplementari a cui le autorità italiane hanno risposto il 3 novembre 2023. Il 15 novembre 2023 i servizi della Commissione europea hanno inviato una terza richiesta di informazioni supplementari a cui le autorità italiane hanno risposto il 27 novembre 2023.

Onorevole Antonio Tajani
Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale
Piazzale della Farnesina, 1
00135 Roma
ITALIA

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

2.1. Obiettivo e ambito d'applicazione

- (2) La misura consisterà in sovvenzioni dirette alle compagnie aeree che stabiliscono nuove rotte da/verso gli aeroporti calabresi, in Italia. Tali sovvenzioni copriranno una parte dei diritti aeroportuali connessi alle nuove rotte.
- (3) Le autorità italiane hanno affermato che la misura mira a migliorare la connettività tra la Calabria e altre regioni d'Europa e la mobilità dei residenti della Calabria.
- (4) Le autorità italiane hanno spiegato che, in considerazione dei rischi connessi all'avviamento di nuove rotte nelle attuali condizioni di mercato e a seguito di consultazioni con le compagnie aeree attualmente operanti presso gli aeroporti calabresi, la misura è risultata essere l'unico modo per incentivare le compagnie aeree a stabilire nuove rotte da/verso tali aeroporti.
- (5) Le autorità italiane hanno inoltre fatto presente che la Regione Calabria non è servita da collegamenti ferroviari ad alta velocità. Pertanto, il trasporto aereo è essenziale per garantire la mobilità dei residenti della regione.

2.2. Gli aeroporti della Calabria

- (6) La Calabria è servita da tre aeroporti: l'aeroporto internazionale "Santa Eufemia" di Lamezia Terme ("Aeroporto di Lamezia Terme"), l'aeroporto "Sant'Anna" di Crotona ("aeroporto di Crotona") e l'aeroporto "Tito Minniti" di Reggio Calabria ("aeroporto di Reggio Calabria").
- (7) I tre aeroporti sono gestiti da S.A.CAL. S.p.A. ("Sacal"), una compagnia controllata dalla stessa regione Calabria.
- (8) La Tabella 1 indica i flussi aggregati dei passeggeri degli aeroporti calabresi negli anni 2021 e 2022.

Tabella 1 - Flussi aggregati dei passeggeri negli aeroporti della Calabria nel 2021 e nel 2022

Passeggeri	2021	2022
Voli nazionali ⁽²⁾	1 669 646	2 451 916
Voli internazionali ⁽³⁾	271 724 ⁽⁴⁾	532 813 ⁽⁵⁾
Transito ⁽⁶⁾	6 473	8 920
Totale	1 947 843	2 993 649

2.2.1. Aeroporto di Lamezia Terme

- (9) L'aeroporto di Lamezia Terme è il principale aeroporto della Calabria. Serve voli da/per i principali aeroporti italiani e numerosi aeroporti internazionali ⁽⁷⁾, gestiti da 27 compagnie aeree.
- (10) Le autorità italiane hanno precisato che l'aeroporto di Lamezia Terme serve principalmente i residenti della Calabria e, più specificamente, delle province di Catanzaro (dove si trova la città di Lamezia Terme), Cosenza, Vibo Valentia e, in misura minore, Reggio Calabria.

⁽²⁾ Ai fini della presente decisione, per "passeggeri nazionali" si intendono i passeggeri che viaggiano su voli che collegano un aeroporto della Calabria a un altro aeroporto in Italia.

⁽³⁾ Ai fini della presente decisione, per "passeggeri internazionali" si intendono i passeggeri che viaggiano su voli che collegano un aeroporto della Calabria a un altro aeroporto fuori dall'Italia.

⁽⁴⁾ 253 079 passeggeri sul totale di passeggeri internazionali del 2021 provenivano da destinazioni all'interno dell'Unione o erano diretti verso di esse.

⁽⁵⁾ 458 621 passeggeri sul totale di passeggeri internazionali del 2022 provenivano da destinazioni all'interno dell'Unione o erano diretti verso di esse.

⁽⁶⁾ Ai fini della presente decisione, per "passeggeri in transito" si intendono i passeggeri che, dopo essere partiti da un aeroporto situato al di fuori della Calabria, fanno scalo in un aeroporto calabrese per completare il viaggio verso la loro destinazione finale in un terzo aeroporto ubicato fuori dalla Calabria. Gli aeroporti di partenza e di destinazione finale possono essere situati all'interno o all'esterno dell'Italia.

⁽⁷⁾ Più specificamente, nella stagione aeronautica invernale 2022, sulla base della definizione dell'Associazione internazionale del trasporto aereo ("IATA") (cfr. la nota 22), l'aeroporto di Lamezia Terme ha servito le seguenti rotte: Bologna, Bolzano, Bruxelles Sud (Charleroi), Francoforte-Hahn, Genova, Memmingen, Milano Linate, Milano Malpensa, Milano Orio al Serio, Norimberga, Pisa, Roma Fiumicino, Torino Caselle, Treviso, Venezia, Verona e Zurigo. Nella stagione aeronautica estiva 2023, come definita dall'IATA, l'aeroporto di Lamezia Terme ha servito le seguenti rotte: Alternhein, Basilea, Bologna, Bolzano, Bratislava, Brno-Tuřany, Bruxelles Nazionale, Bruxelles Sud (Charleroi), Colonia Bonn, Düsseldorf, Francoforte internazionale, Ginevra, Genova, Helsinki, Innsbruck, Karlsruhe/Baden-Baden, Katowice, Cracovia, Londra Gatwick, Londra Stansted, Lourdes, Lussemburgo, Malta, Manchester, Memmingen, Milano Linate, Milano Malpensa, Milano Orio al Serio, Monaco di Baviera, Norimberga, Parigi-Orly, Praga, Pisa, Roma Fiumicino, Salisburgo, Tirana, Toronto Pearson International, Torino-Caselle, Venezia, Verona, Vienna, Varsavia, Breslavia e Zurigo.

- (11) L'aeroporto più vicino a quello di Lamezia Terme è l'aeroporto di Crotona (che si trova a una distanza di circa 90 km ed è raggiungibile in 75 minuti di automobile). Non vi sono altri aeroporti nel raggio di 100 km o raggiungibili in 60 minuti di automobile. Il secondo aeroporto più vicino è l'aeroporto di Reggio Calabria (ubicato a una distanza di circa 130 km e raggiungibile in 75 minuti di automobile).
- (12) Le autorità italiane hanno spiegato che, sebbene la distanza tra l'aeroporto di Lamezia Terme e l'aeroporto di Crotona sia inferiore a 100 km (cfr. il considerando (11)), i due aeroporti non sono situati nello stesso bacino di utenza, come definito al punto 25 (12) degli orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree ("orientamenti per il settore dell'aviazione")⁽⁸⁾.
- (13) Secondo le autorità italiane, a causa delle cattive condizioni della rete di trasporto in Calabria, il tempo di percorrenza in automobile tra l'aeroporto di Lamezia Terme e l'aeroporto di Crotona è di almeno 75 minuti (in caso di traffico normale) e può raggiungere i 110 minuti in caso di traffico consistente. In treno, il tragitto tra l'aeroporto di Lamezia Terme e l'aeroporto di Crotona è ancora più lungo, in quanto occorre fare un cambio (non esiste un treno diretto che colleghi i due aeroporti) e, nella migliore delle ipotesi, vale a dire quando la circolazione dei treni è più intensa (cioè solo in poche ore della giornata), occorrono almeno 140 minuti⁽⁹⁾.
- (14) Per questi motivi, le autorità italiane ritengono che l'aeroporto di Lamezia Terme e l'aeroporto di Crotona non appartengano allo stesso bacino di utenza.
- (15) La Tabella 2 indica i flussi aggregati dei passeggeri dell'aeroporto di Lamezia Terme negli anni 2021 e 2022.

⁽⁸⁾ Comunicazione della Commissione – Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (GU C 99 del 4.4.2014, pag. 3). Ai sensi del punto 25 (12), *"per bacino di utenza di un aeroporto si intende una delimitazione geografica di mercato stabilita di norma a circa 100 chilometri o a circa 60 minuti di tempo di percorrenza in automobile, autobus, treno o treno ad alta velocità; tuttavia, il bacino di utenza di un determinato aeroporto può essere diverso e deve tener conto delle specificità di ciascun aeroporto. Le dimensioni e la forma del bacino di utenza variano da un aeroporto all'altro e dipendono dalle varie caratteristiche dell'aeroporto, inclusi il modello industriale, l'ubicazione e le destinazioni da esso servite"*.

⁽⁹⁾ Tali dati si basano su uno studio della Regione Calabria del 2022 sulle infrastrutture di trasporto e l'accessibilità della regione.

Tabella 2 - Flussi dei passeggeri nell'aeroporto di Lamezia Terme nel 2021 e nel 2022

Passeggeri	2021	2022
Voli nazionali ⁽¹⁰⁾	1 427 691	2 080 044
Voli internazionali ⁽¹¹⁾	271 708 ⁽¹²⁾	532 813 ⁽¹³⁾
Transito ⁽¹⁴⁾	6 473	8 920
Totale	1 705 872	2 621 777

2.2.2. Aeroporto di Crotone

- (16) L'aeroporto di Crotone è un aeroporto di piccole dimensioni e offre collegamenti soltanto da/verso quattro aeroporti italiani ⁽¹⁵⁾. Solo due compagnie aeree ⁽¹⁶⁾ operano nell'aeroporto di Crotone.
- (17) Secondo le autorità italiane, l'aeroporto di Crotone serve principalmente e residenti della Calabria e, più specificamente, della provincia di Crotone e, in misura minore, di Catanzaro e Cosenza.
- (18) L'aeroporto più vicino all'aeroporto di Crotone è quello di Lamezia Terme (cfr. il considerando (11)). Non vi sono altri aeroporti nel raggio di 100 km o raggiungibili in 60 minuti di automobile. Il secondo aeroporto più vicino è l'aeroporto di Reggio Calabria (ubicato a una distanza di circa 215 km e raggiungibile in 140 minuti di automobile).
- (19) Come illustrato nei considerando da (12) a (14), le autorità italiane ritengono che gli aeroporti di Crotone e Lamezia Terme non siano situati nello stesso bacino di utenza.
- (20) La Tabella 3 indica i flussi aggregati dei passeggeri dell'aeroporto di Crotone negli anni 2021 e 2022.

⁽¹⁰⁾ Cfr. la nota 2.

⁽¹¹⁾ Cfr. la nota 3.

⁽¹²⁾ 253 079 passeggeri sul totale di passeggeri internazionali del 2021 provenivano da destinazioni all'interno dell'Unione o erano diretti verso di esse.

⁽¹³⁾ 458 621 passeggeri sul totale di passeggeri internazionali del 2022 provenivano da destinazioni all'interno dell'Unione o erano diretti verso di esse.

⁽¹⁴⁾ Cfr. la nota 6.

⁽¹⁵⁾ Più specificamente, nella stagione aeronautica invernale 2022, sulla base della definizione dell'IATA (cfr. la nota 22), l'aeroporto di Crotone ha servito le seguenti rotte: Bologna, Milano Orio al Serio e Venezia. Nella stagione aeronautica estiva 2023, come definita dall'IATA, l'aeroporto di Crotone ha servito le seguenti rotte: Bologna, Milano Orio al Serio, Roma Fiumicino, e Treviso.

⁽¹⁶⁾ Cioè voli Ryanair e Sky Alps.

Tabella 3 - Flussi dei passeggeri nell'aeroporto di Crotone nel 2021 e nel 2022

Passeggeri	2021	2022
Voli nazionali ⁽¹⁷⁾	95 343	170 811
Voli internazionali ⁽¹⁸⁾	16 ⁽¹⁹⁾	0
Totale	95 359	170 811

2.2.3. Aeroporto di Reggio Calabria

- (21) L'aeroporto di Reggio Calabria è un piccolo aeroporto che serve soltanto voli da/per Milano Linate e Roma Fiumicino. Solo una compagnia aerea ⁽²⁰⁾ opera nell'aeroporto di Reggio Calabria.
- (22) Secondo le autorità italiane, l'aeroporto di Reggio Calabria serve principalmente i residenti della Provincia di Reggio Calabria e della Provincia di Messina (Sicilia).
- (23) I due aeroporti più vicini all'aeroporto di Reggio Calabria sono l'aeroporto di Lamezia Terme (a una distanza di circa 130 km e raggiungibile in 75 minuti di automobile) e l'aeroporto di Catania (a una distanza di circa 140 km e raggiungibile in 140 minuti di automobile). Non vi sono altri aeroporti nel raggio di 100 km o raggiungibili in 60 minuti di automobile.
- (24) I flussi di passeggeri (esclusivamente nazionali) ⁽²¹⁾ presso l'aeroporto di Reggio Calabria negli anni 2021 e 2022 ammontavano rispettivamente a 146 612 e 201 061 persone.

2.3. Base giuridica

- (25) La base giuridica della misura è rappresentata dai seguenti atti giuridici:
- a. la delibera n. 364 del 27 luglio 2023 della Giunta regionale della Calabria ("delibera 364/2023"); e
 - b. un invito a presentare candidature con cui si invitano le compagnie aeree a presentare progetti per l'avviamento di nuove rotte aeree da/verso gli aeroporti della regione Calabria, pubblicato ai sensi della delibera 364/2023 ("invito a presentare candidature"). La Commissione ha ricevuto una bozza dell'invito a presentare candidature.

⁽¹⁷⁾ Cfr. la nota 2.

⁽¹⁸⁾ Cfr. la nota 3.

⁽¹⁹⁾ Tutti i passeggeri internazionali del 2021 provenivano da destinazioni all'interno dell'Unione o erano diretti verso di esse.

⁽²⁰⁾ Cioè ITA Airways.

⁽²¹⁾ Cfr. la nota 2.

- (26) Sia la delibera 364/2023 che l'invito a presentare candidature contengono clausole sospensive ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE.

2.4. Forma, durata e bilancio

- (27) Gli aiuti consistono in sovvenzioni dirette.
- (28) La durata della misura è dalla stagione aeronautica estiva 2024 alla stagione aeronautica invernale 2027, sulla base della definizione dell'Associazione internazionale del trasporto aereo ("IATA"), ossia dal 31 marzo 2024 al 27 marzo 2027 ⁽²²⁾.
- (29) Il bilancio complessivo della misura è di 120 milioni di euro. La misura è finanziata dal bilancio della Regione Calabria.

2.5. Beneficiari

- (30) A beneficiare della misura saranno le compagnie aeree che stabiliscono nuovi collegamenti tra uno qualsiasi dei tre aeroporti calabresi e un aeroporto dello Spazio aereo comune europeo ("ECAA") fuori dalla Calabria.
- (31) Le imprese in difficoltà, quali definite negli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà ⁽²³⁾, e le imprese soggette a un ordine di recupero pendente a seguito di una precedente decisione della Commissione che dichiara un aiuto illegale e incompatibile con il mercato interno sono escluse dall'ambito di applicazione della misura.
- (32) Il numero stimato di beneficiari della misura è inferiore a dieci.

2.5.1. Procedura di selezione

- (33) Come spiegato al considerando (25), la Giunta regionale della Calabria pubblicherà un invito a presentare candidature, invitando le compagnie aeree a presentare proposte per l'avviamento di nuove rotte aeree da/verso gli aeroporti della regione Calabria.
- (34) Al fine di garantire la trasparenza e consentire a tutte le compagnie aeree interessate di offrire i propri servizi, l'invito a presentare candidature sarà pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea, sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e sul Bollettino Ufficiale della Regione Calabria. Inoltre, l'invito a presentare candidature sarà pubblicato sul sito web della Regione Calabria e di Sacal.
- (35) L'invito a presentare candidature specificherà i requisiti per l'ammissibilità al sostegno delle nuove rotte nell'ambito della misura (cfr. i considerando (46) e (47)), la procedura di domanda e i criteri che saranno utilizzati per selezionare i beneficiari.

⁽²²⁾ Il calendario estivo dell'IATA inizia l'ultima domenica di marzo e termina l'ultimo sabato di ottobre. Il calendario invernale dell'IATA inizia l'ultima domenica di ottobre e termina l'ultimo sabato di marzo.

⁽²³⁾ Comunicazione della Commissione — Orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà (GU C 249 del 31.07.2014, pag. 1).

- (36) Per ogni rotta proposta, i richiedenti dovranno fornire informazioni su:
- a. il numero totale di voli e di posti passeggeri offerti per ogni stagione IATA;
 - b. la frequenza e il tipo di aeromobile che sarà utilizzato per servire la rotta proposta;
 - c. il numero totale di voli e di posti passeggeri offerti per ogni stagione IATA;
 - d. l'impatto positivo previsto che il collegamento proposto avrà sulla connettività della Calabria, sul suo sviluppo sociale ed economico (con particolare attenzione al turismo) e sulla mobilità dei suoi residenti;
 - e. i motivi per cui, in assenza di sostegno della misura, il collegamento proposto non sarebbe stabilito;
 - f. un'autovalutazione dell'importo dei diritti aeroportuali connessi alla rotta proposta, nonché dell'importo del sostegno richiesto (cfr. il considerando (48)).
- (37) Inoltre, per ciascuna rotta proposta, i richiedenti dovranno impegnarsi a mantenere la rotta di nuova creazione per almeno tre anni dopo la cessazione del sostegno della misura, vale a dire dalla stagione estiva IATA 2027 alla stagione invernale IATA 2030 ⁽²⁴⁾. Più specificamente, per ciascuna stagione, i richiedenti dovranno impegnarsi a mantenere un numero di voli non inferiore all'85 % della media dei voli serviti durante la corrispondente stagione di ciascun anno coperto dalla misura (cfr. il considerando (28)) e un numero di posti passeggeri non inferiore al 75 % di quelli offerti in media durante la corrispondente stagione di ciascun anno coperto dalla misura (cfr. il considerando (28)). Tali impegni dovranno essere garantiti da fidejussioni emesse da una banca o da una compagnia di assicurazione.
- (38) In alternativa a tale impegno (cfr. il considerando (37)), dopo tre anni, i richiedenti dovranno presentare un piano aziendale che dimostri la redditività economica di ciascuna rotta proposta senza alcuna forma di sostegno pubblico.
- (39) Un comitato di selezione nominato dalla Giunta regionale della Calabria valuterà le rotte proposte e le classificherà sulla base dei seguenti criteri:
- a. qualità (numero totale di voli, frequenza, numero totale di posti passeggeri);
 - b. capacità di attrarre passeggeri e di favorire la mobilità dei residenti calabresi e lo sviluppo economico e sociale della regione (con particolare attenzione al turismo); e
 - c. l'impegno a mantenere la rotta di nuova creazione per almeno tre anni dopo la cessazione del sostegno nell'ambito della misura (cfr. il considerando (37)) o l'affidabilità del piano aziendale che dimostra la redditività economica della rotta proposta, senza alcuna forma di sostegno pubblico, dopo tre anni (cfr. il considerando (38)).

⁽²⁴⁾ La stagione estiva IATA 2027 inizierà il 28 marzo 2027, mentre la stagione invernale IATA 2030 terminerà il 30 marzo 2030.

- (40) Per ciascuno di questi criteri, ogni rotta proposta riceverà un punteggio da 1 a 10, per un punteggio massimo complessivo di 30. Un punteggio inferiore a 6 anche per uno solo dei criteri di cui al considerando (39) comporterà l'esclusione della rotta proposta.
- (41) Per ciascuna rotta proposta sarà selezionata per il sostegno nell'ambito della misura solo la rotta meglio classificata. Inoltre, la classificazione di una rotta come migliore connessione da/verso un aeroporto dell'ECAA comporterà automaticamente l'esclusione di tutte le altre rotte classificate a livello inferiore da/verso tutti i diversi aeroporti dell'ECAA nello stesso bacino di utenza.
- (42) La dotazione di bilancio della misura (cfr. il considerando (29)) sarà quindi assegnata a ciascuna rotta selezionata, sulla base della sua classificazione (cfr. il considerando (39) e (40)) e dell'autovalutazione effettuata da ciascun richiedente sull'importo del sostegno richiesto per creare tale rotta (cfr. il considerando (36)).
- (43) Le rotte selezionate dovranno essere operate secondo le modalità proposte nel contesto della procedura di domanda (cfr. il considerando (36)). Più specificamente, per ogni stagione IATA, i beneficiari dovranno offrire almeno l'85 % dei voli totali e almeno il 75 % dei posti passeggeri proposti per ogni rotta selezionata. In ogni caso, le variazioni per quanto riguarda la qualità e/o la frequenza del servizio dovranno essere preventivamente approvate dalla Giunta regionale della Calabria. Saranno applicate sanzioni pecuniarie ai beneficiari che non rispettino tali soglie oppure che modifichino unilateralmente la qualità e/o la frequenza del servizio ⁽²⁵⁾.
- (44) La Giunta regionale della Calabria e ciascun beneficiario selezionato concluderanno un contratto ai fini della concessione del sostegno nell'ambito della misura.
- (45) Al termine di ogni stagione IATA interessata dalla misura (cfr. il considerando (28)), ciascun beneficiario comunicherà alla Giunta regionale della Calabria il numero di voli operati su ciascuna rotta selezionata e i diritti aeroportuali (cfr. il considerando (48)) pagati per ciascun volo, allegando debitamente le relative prove di pagamento. Su tale base, la Giunta regionale della Calabria concederà quindi a ciascun beneficiario il sostegno dovuto (cfr. il considerando (48)), al netto di eventuali sanzioni pecuniarie applicabili (cfr. il considerando (43)) ⁽²⁶⁾.

⁽²⁵⁾ Più specificamente, ai beneficiari che non forniscono almeno l'85 % dei voli proposti per ogni stagione IATA sarà applicata una sanzione pecuniaria di 1 000 EUR per ciascun volo mancante. Ai beneficiari che non forniscono almeno il 75 % dei posti passeggeri proposti per ogni stagione IATA sarà applicata una sanzione pecuniaria di 5 EUR per ciascun posto mancante. Qualora i beneficiari forniscano meno del 60 % dei voli, o meno del 50 % dei posti passeggeri proposti per ogni stagione IATA, sarà loro applicata una sanzione corrispondente all'importo del sostegno che sarebbe concesso di norma nell'ambito della misura per i servizi di trasporto aereo prestati. Eventuali modifiche unilaterali della qualità e/o della frequenza del servizio comporteranno l'imposizione di una penale compresa tra 50 EUR e 250 EUR, a seconda della loro gravità.

⁽²⁶⁾ Le sanzioni pecuniarie applicabili ridurrebbero l'importo del sostegno nell'ambito della misura e possono addirittura ridurlo a 0 EUR.

2.6. Rotte ammissibili

- (46) Gli aiuti all'avviamento possono essere concessi soltanto per rotte nuove, cioè non ancora servite.
- (47) Inoltre, l'esistenza di rotte da/verso qualsiasi aeroporto della Calabria determinerà l'esclusione dall'ammissibilità al sostegno nell'ambito della misura di tutte le rotte da/verso tale aeroporto in Calabria e da tutti gli aeroporti (al di fuori della Calabria) dell'ECAA situati nello stesso bacino di utenza degli aeroporti collegati da rotte esistenti.

2.7. Intensità

- (48) Il sostegno nell'ambito della misura coprirà il 50 % del costo dei diritti aeroportuali sostenuti da ciascun beneficiario per ciascuna rotta ammissibile ⁽²⁷⁾. I diritti aeroportuali, come definiti dalla delibera 364/2023 (cfr. il considerando (25)), comprendono le tasse per l'imbarco dei passeggeri, le tasse di atterraggio, i diritti di gestione, i diritti per il controllo dei passeggeri e dei bagagli, i diritti per i servizi destinati a passeggeri con mobilità ridotta e tutti gli altri costi legati all'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali.

2.8. Cumulo

- (49) Le sovvenzioni nell'ambito della misura non possono essere cumulate con altri aiuti dell'Unione o statali destinati a coprire gli stessi costi ammissibili, né con altri aiuti dell'Unione o statali per l'esercizio della stessa rotta.

3. VALUTAZIONE DELLA MISURA

3.1. Esistenza di un aiuto

- (50) L'articolo 107, paragrafo 1, TFUE definisce gli aiuti di Stato come "*aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsano o minacciano di falsare la concorrenza [...], nella misura in cui incidono sugli scambi tra gli Stati membri [...]*".
- (51) I criteri definiti all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE sono cumulativi. Ne consegue che la misura costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, solamente se sono soddisfatte tutte le condizioni. La misura deve:
- a. essere concessa dallo Stato, ovvero mediante risorse statali;
 - b. favorire talune imprese o talune produzioni;

⁽²⁷⁾ Come spiegato al considerando (45), al termine di ciascuna stagione IATA interessata dalla misura, la Giunta regionale della Calabria concederà a ciascun beneficiario il sostegno dovuto, al netto di eventuali sanzioni pecuniarie applicabili. Le sanzioni pecuniarie applicabili ai beneficiari che non rispetteranno il livello minimo di servizio o che modifichino unilateralmente la qualità e/o la frequenza del servizio (cfr. il considerando (43)) riducono l'importo del sostegno nell'ambito della misura e possono addirittura ridurlo a 0 EUR. In tali casi, il sostegno nell'ambito della misura coprirebbe meno del 50 % dei diritti aeroportuali.

- c. falsare o minacciare di falsare la concorrenza; e
 - d. incidere sugli scambi tra gli Stati membri.
- (52) La misura notificata soddisfa tutte e quattro le condizioni cumulative per i motivi seguenti.

3.1.1. Risorse statali e imputabilità

- (53) La misura si basa sulla delibera 364/2023 e sull'invito a presentare candidature, entrambi emessi dalla Giunta regionale della Calabria (cfr. il considerando (25)). La Commissione ritiene pertanto che la misura sia imputabile allo Stato.
- (54) La misura è finanziata dal bilancio della Regione Calabria (cfr. il considerando (29)). Secondo una giurisprudenza consolidata, le risorse provenienti da entità intra-statali (decentralizzate, federate, regionali o di altro tipo) e/o da esse amministrare sono risorse statali ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE ⁽²⁸⁾. La Commissione conclude pertanto che la misura è finanziata mediante risorse statali.

3.1.2. Vantaggio selettivo

- (55) La misura conferisce un vantaggio ai beneficiari sotto forma di sovvenzioni (cfr. il considerando (27)), sollevandoli dai costi che dovrebbero sostenere per stabilire nuove rotte aeree da/verso aeroporti della Calabria a normali condizioni di mercato (cfr. il considerando (48)).
- (56) Inoltre, la misura andrà a beneficio esclusivo delle compagnie aeree (cfr. i considerando da (30) a (32)) selezionate conformemente alla procedura di cui ai considerando da (33) a (45), che avvieranno nuove rotte ammissibili da/verso aeroporti della Calabria (cfr. i considerando (46) e (47)).
- (57) La Commissione ritiene pertanto che la misura conferisca un vantaggio selettivo ai beneficiari.

3.1.3. Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi

- (58) Si ritiene che una misura falsi o minacci di falsare la concorrenza quando è tale da migliorare la posizione del beneficiario rispetto ad altre imprese con cui è in concorrenza. È sufficiente che il beneficiario della misura sia in concorrenza con altre imprese in un mercato aperto alla concorrenza.
- (59) Quando una misura rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi all'interno dell'Unione, si ritiene che incida su tali imprese concorrenti.
- (60) La misura rafforza la posizione concorrenziale delle compagnie aeree che ne beneficiano, in quanto le esenta in parte dai costi connessi alla creazione di nuove rotte aeree da/verso gli aeroporti della Calabria (cfr. il considerando (48)). Inoltre,

⁽²⁸⁾ Cfr. la sentenza della Corte del 14 ottobre 1987, *Germania/Commissione*, C-248/84, ECLI:EU:C:1987:437, punto 17; la sentenza del Tribunale del 6 marzo 2002, *Territorio Histórico de Álava e altri/Commissione*, cause riunite T-92/00 e 103/00, ECLI:EU:T:2002:61, punto 57.

la fornitura di servizi di trasporto aereo è pienamente liberalizzata nel mercato interno e le imprese di diversi Stati membri sono in concorrenza tra loro in tutta l'Unione.

- (61) La Commissione conclude pertanto che la misura falsa o minaccia di falsare la concorrenza tra imprese e incide sugli scambi tra Stati membri.

3.1.4. Conclusione in merito all'esistenza di un aiuto di Stato

- (62) Alla luce del ragionamento esposto nei considerando da (50) a (61), la Commissione conclude pertanto che la misura costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. Le autorità italiane non contestano tale conclusione.

3.2. Legalità dell'aiuto

- (63) Come spiegato al considerando (26), sia la delibera 364/2023, sia l'invito a presentare candidature, che fungono da base giuridica per l'aiuto, ne subordinano la concessione all'approvazione da parte della Commissione.
- (64) La Commissione conclude pertanto che le autorità italiane hanno rispettato l'obbligo di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE.

3.3. Compatibilità dell'aiuto

- (65) La Commissione valuterà la compatibilità dell'aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.
- (66) Per essere considerato compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, un aiuto di Stato deve soddisfare due condizioni ⁽²⁹⁾:
- a. deve agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche e
 - b. non deve alterare le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.
- (67) Nella valutazione dell'aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, la Commissione terrà conto anche delle disposizioni di cui alla sezione 5.2 degli orientamenti per il settore dell'aviazione, che forniscono indicazioni sulla compatibilità con il mercato interno degli aiuti all'avviamento concessi alle compagnie aeree.
- (68) L'aiuto è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE per i seguenti motivi.

⁽²⁹⁾ Cfr. la sentenza della Corte del 22 settembre 2020, *Austria/Commissione*, C-594/18, ECLI:EU:C:2020:742, punto 19.

3.3.1. Contributo allo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche

- (69) Come spiegato al considerando (66), per essere considerato compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, un aiuto di Stato deve agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche.
- (70) La Commissione osserva che l'aiuto, che assumerà la forma di sovvenzioni dirette alle compagnie aeree che istituiscono nuove rotte da/verso gli aeroporti della Calabria (cfr. il considerando (2)), mira a migliorare la connettività tra la Calabria e altre regioni d'Europa e a garantire la mobilità dei residenti della regione (cfr. il considerando (3)).
- (71) La Commissione osserva inoltre che, in considerazione dei rischi connessi all'avviamento di nuove rotte nelle attuali condizioni di mercato e a seguito di consultazioni con le compagnie aeree attualmente operanti negli aeroporti calabresi, l'aiuto è risultato essere l'unico modo per incentivare le compagnie aeree a stabilire nuove rotte da/verso tali aeroporti (cfr. il considerando (4)).
- (72) Infine, la Commissione osserva che la Regione Calabria non è servita da collegamenti ferroviari ad alta velocità e che, pertanto, il trasporto aereo è essenziale per garantire la mobilità dei residenti della regione (cfr. il considerando (5)).
- (73) La Commissione ritiene pertanto che, incentivando l'avviamento di nuove rotte aeree, l'aiuto aumenterà la mobilità dei residenti della Calabria.
- (74) Su tale base, la Commissione conclude che l'aiuto contribuisce allo sviluppo di talune attività economiche, segnatamente il trasporto aereo di passeggeri in una regione in cui, a causa della mancanza di collegamenti ferroviari adeguati, il trasporto aereo è essenziale per garantire la mobilità dei residenti.

3.3.2. Effetti negativi sulle condizioni degli scambi

- (75) Come spiegato al considerando (66), per essere considerato compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, un aiuto di Stato non deve alterare le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.
- (76) La Commissione valuterà gli effetti negativi dell'aiuto sulle condizioni degli scambi alla luce delle disposizioni di cui alla sezione 5.2 degli orientamenti per il settore dell'aviazione, che fornisce indicazioni sulla compatibilità con il mercato interno degli aiuti all'avviamento concessi alle compagnie aeree (cfr. il considerando (67)).
- (77) Più specificamente, la Commissione valuterà la presenza delle seguenti cinque condizioni elencate ai punti da 141 a 155 degli orientamenti per il settore dell'aviazione:
- a. vi è necessità di intervento statale;
 - b. gli aiuti sono adeguati;
 - c. gli aiuti hanno un effetto di incentivazione;

- d. sono proporzionali;
- e. gli aiuti non hanno effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi.

3.3.2.1. Necessità dell'intervento statale

- (78) Il punto 142 degli orientamenti per il settore dell'aviazione stabilisce che, di norma, gli aiuti di avviamento alle compagnie aeree possono essere considerati compatibili con il mercato interno soltanto per rotte che collegano un aeroporto con meno di 3 milioni di passeggeri l'anno con un altro aeroporto all'interno dell'ECAA.
- (79) La Commissione osserva che l'aeroporto di Lamezia Terme, l'aeroporto di Crotone e l'aeroporto di Reggio Calabria servono tutti meno di 3 milioni di passeggeri all'anno (cfr. i considerando (15), (20) e (24)). Infatti, il flusso aggregato di passeggeri dei tre aeroporti calabresi è inferiore a 3 milioni l'anno (cfr. il considerando (8)).
- (80) La Commissione conclude pertanto che l'aiuto è giustificato dalla necessità di un intervento statale.

3.3.2.2. Adeguatezza

- (81) Ai sensi del punto 146 degli orientamenti per il settore dell'aviazione, "*[g]li Stati membri devono dimostrare che l'aiuto è adeguato per raggiungere l'obiettivo prefissato [...]. Una misura di aiuto non viene considerata compatibile con il mercato interno se altri strumenti strategici o di aiuto meno distorsivi consentono di conseguire lo stesso obiettivo*".
- (82) La Commissione osserva che le autorità italiane hanno spiegato che l'aiuto è l'unico modo per incentivare le compagnie aeree ad avviare nuove rotte da/verso gli aeroporti della Calabria. Tale conclusione è stata raggiunta tenendo conto dei rischi connessi alla creazione di nuove rotte nelle attuali condizioni di mercato ed è stata corroborata dalle consultazioni che le autorità italiane hanno tenuto con le compagnie aeree che attualmente operano in tali aeroporti (cfr. il considerando (4)).
- (83) Inoltre il punto 147 degli orientamenti per il settore dell'aviazione stabilisce che "*[u]n piano industriale ex ante preparato dalla compagnia aerea deve prevedere che la rotta che riceve l'aiuto presenti prospettive di redditività per la compagnia aerea senza finanziamento pubblico dopo 3 anni. In assenza di un piano industriale per una rotta, le compagnie aeree devono impegnarsi in modo irrevocabile con l'aeroporto a operare la rotta di cui trattasi per un periodo almeno pari a quello per cui hanno ricevuto gli aiuti all'avviamento*".
- (84) La Commissione osserva che, per ottenere l'aiuto, i richiedenti dovranno presentare un piano aziendale che dimostri la redditività economica – senza alcuna forma di sostegno pubblico – della nuova rotta proposta dopo tre anni (cfr. il considerando (38)).
- (85) In alternativa, i richiedenti dovranno impegnarsi a mantenere la rotta creata per almeno tre stagioni IATA dopo la cessazione del sostegno nell'ambito della misura (ossia dalla stagione aeronautica estiva IATA 2027 alla stagione aeronautica invernale IATA 2030), ossia per un periodo pari alla durata dell'aiuto

(cfr. il considerando (28)). Più specificamente, per ciascuna stagione IATA, i richiedenti dovranno impegnarsi a offrire un numero di voli non inferiore all'85 % della media dei voli serviti durante la corrispondente stagione di ciascun anno coperto dalla misura e un numero di posti passeggeri non inferiore al 75 % di quelli offerti in media durante la corrispondente stagione di ciascun anno coperto dalla misura. Tali impegni dovranno essere garantiti da fidejussioni emesse da una banca o da una compagnia di assicurazione (cfr. il considerando (37)).

- (86) La Commissione ritiene pertanto che l'aiuto sia adeguato per conseguire l'obiettivo prefissato.

3.3.2.3. Effetto di incentivazione

- (87) Conformemente al punto 148 gli aiuti all'avviamento per le compagnie aeree hanno un effetto di incentivazione soltanto se *"è probabile che, in assenza dell'aiuto, il livello dell'attività economica della compagnia presso l'aeroporto in questione non sarebbe aumentato"*.
- (88) Il punto 149 degli orientamenti per il settore dell'aviazione spiega inoltre che *"[I] a nuova rotta deve diventare operativa solo dopo che è stata presentata la domanda di aiuto alla autorità erogatrice"*.
- (89) La Commissione osserva che, come spiegato dalle autorità italiane, l'aiuto è l'unico modo per incentivare le compagnie aeree a stabilire nuovi collegamenti da/verso gli aeroporti della Calabria (cfr. il considerando (4)).
- (90) La Commissione osserva inoltre che i richiedenti dovranno spiegare perché, in assenza dell'aiuto, non avrebbero stabilito nuovi collegamenti da/verso gli aeroporti della Calabria (cfr. il considerando (36)).
- (91) Infine, l'aiuto riguarderà solo rotte che, al momento della selezione dei beneficiari, siano nuove, cioè non ancora servite (cfr. il considerando (46)).
- (92) La Commissione ritiene pertanto che l'aiuto abbia un effetto incentivante.

3.3.2.4. Proporzionalità

- (93) Ai sensi del punto 150 degli orientamenti per il settore dell'aviazione, *"[I]l'aiuto all'avviamento può coprire fino al 50 % dei diritti aeroportuali in relazione a una rotta per un periodo massimo di tre anni"*.
- (94) Il sostegno nell'ambito della misura coprirà fino al 50 % del costo dei diritti aeroportuali sostenuti da ciascun beneficiario per ciascuna rotta ammissibile (cfr. il considerando (48)).
- (95) La Commissione osserva inoltre che la durata dell'aiuto sarà inferiore a tre anni (cfr. il considerando (28)).
- (96) La Commissione ritiene pertanto che l'aiuto sia proporzionato.

3.3.2.5. Prevenzione degli effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi

- (97) A norma del punto 151 degli orientamenti per il settore dell'aviazione, al fine di evitare indebiti effetti negativi sulla concorrenza e gli scambi, gli aiuti di avviamento alle compagnie aeree devono riguardare solo nuove rotte aeree non servite da un servizio ferroviario ad alta velocità o da un altro aeroporto nello stesso bacino di utenza a condizioni analoghe.
- (98) La Commissione osserva che la Regione Calabria non è servita da collegamenti ferroviari ad alta velocità (cfr. il considerando (5)).
- (99) La Commissione rileva anche che l'esistenza di rotte da/verso qualsiasi aeroporto della Calabria determinerà l'esclusione dall'ammissibilità al sostegno nell'ambito della misura di tutte le rotte da/verso tale aeroporto in Calabria e tutti gli aeroporti (al di fuori della Calabria) dell'ECAA situati nello stesso bacino di utenza degli aeroporti collegati da rotte esistenti (cfr. il considerando (47)).
- (100) Sottolinea, inoltre, che la classificazione di una rotta come migliore connessione da/verso un aeroporto dell'ECAA comporterà automaticamente l'esclusione di tutte le altre rotte di livello inferiore da/verso tutti gli altri aeroporti dell'ECAA nello stesso bacino di utenza (cfr. il considerando (41)).
- (101) La Commissione osserva inoltre che le autorità italiane hanno spiegato che, sebbene l'aeroporto di Lamezia Terme e l'aeroporto di Crotona si trovino a una distanza inferiore a 100 km (cfr. i considerando (11) e (18)), a causa delle cattive condizioni della rete di trasporto in Calabria, essi non appartengono allo stesso bacino di utenza (cfr. i considerando da (12) a (14)).
- (102) A questo proposito, la Commissione osserva innanzitutto che il punto 25 (12) degli orientamenti per il settore dell'aviazione definisce il bacino di utenza come "[...] *una delimitazione geografica di mercato stabilita di norma a circa 100 chilometri o a circa 60 minuti di tempo di percorrenza [...]*". La stessa disposizione, tuttavia, riconosce che "*il bacino di utenza di un determinato aeroporto può essere diverso e deve tener conto delle specificità di ciascun aeroporto*", lasciando alla Commissione un margine di manovra nella valutazione del bacino di utenza di ciascun aeroporto, in modo da poter tener conto delle circostanze specifiche di ciascun caso.
- (103) La Commissione osserva inoltre che le autorità italiane hanno fornito dati sui tempi di percorrenza tra Lamezia Terme e l'aeroporto di Crotona. Tali dati dimostrano che il tempo di percorrenza in automobile tra l'aeroporto di Lamezia Terme e l'aeroporto di Crotona è di almeno 75 minuti (in caso di traffico normale) e può raggiungere i 110 minuti in caso di traffico consistente. In treno, a causa della mancanza di collegamenti diretti, il tragitto tra l'aeroporto di Lamezia Terme e l'aeroporto di Crotona è ancora più lungo, in quanto nella migliore delle ipotesi, vale a dire quando la circolazione dei treni è più intensa (cioè solo in poche ore della giornata), occorrono almeno 140 minuti. I dati indicano quindi che, anche se l'aeroporto di Lamezia Terme e l'aeroporto di Crotona si trovano a una distanza inferiore a 100 km, il tempo di percorrenza tra loro è sempre superiore a 60 minuti e, più specificamente, non può mai essere inferiore a 75 minuti (cfr. il considerando (13)).

- (104) La Commissione ritiene che il tempo di percorrenza tra l'aeroporto di Lamezia Terme e l'aeroporto di Crotona sia un parametro essenziale per valutare se i due aeroporti siano situati nello stesso bacino di utenza. La Commissione ritiene inoltre fondati i dati forniti dalle autorità italiane, in quanto derivano da uno studio della Regione Calabria del 2022 sulle infrastrutture di trasporto e l'accessibilità della regione (cfr. la nota 9).
- (105) Per questi motivi, la Commissione conclude che l'aeroporto di Lamezia Terme e l'aeroporto di Crotona non appartengono allo stesso bacino di utenza.
- (106) Il punto 152 degli orientamenti per il settore dell'aviazione spiega inoltre che "*[u]n organismo pubblico che intenda concedere un aiuto di avviamento a una compagnia aerea per una nuova rotta [...] è tenuto a rendere pubblico per tempo il proprio progetto e dandovi una pubblicità sufficiente a permettere a tutte le compagnie aeree interessate di proporre i propri servizi.*"
- (107) La Commissione osserva che, al fine di garantire la trasparenza e consentire a tutte le compagnie aeree interessate di offrire i propri servizi, l'invito a presentare candidature sarà pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea, sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e sul Bollettino Ufficiale della Regione Calabria. Inoltre, l'invito a presentare candidature sarà pubblicato sul sito web della Regione Calabria e di Sacal (cfr. il considerando (34)).
- (108) Infine, il punto 153 degli orientamenti per il settore dell'aviazione stabilisce che "*[g]li aiuti all'avviamento non possono cumularsi con altri tipi di aiuti di Stato concessi per l'esercizio di una rotta.*"
- (109) La Commissione osserva che l'aiuto non può essere cumulato con altri aiuti dell'Unione o statali destinati a coprire gli stessi costi ammissibili, né con altri aiuti dell'Unione o statali per l'esercizio della stessa rotta (cfr. il considerando (49)).
- (110) La Commissione conclude pertanto che l'aiuto evita effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi.

3.3.2.6. Conclusioni per quanto riguarda un effetto negativo dell'aiuto sulle condizioni degli scambi

- (111) Per i motivi esposti nei considerando da (75) a (110), la Commissione conclude che l'aiuto non altera le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.

3.3.3. Valutazione comparata

- (112) Come spiegato al considerando (66), per essere compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), un aiuto deve i) agevolare lo sviluppo di talune attività o regioni economiche e ii) non alterare le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.
- (113) Come spiegato nei considerando da (69) a (74), l'aiuto contribuirà allo sviluppo del trasporto aereo di passeggeri in Calabria, una regione in cui, a causa della mancanza di collegamenti ferroviari adeguati, il trasporto aereo è essenziale per garantire la mobilità dei residenti.

- (114) In linea con i punti da 141 a 155 degli orientamenti per il settore dell'aviazione, l'aiuto è anche i) necessario e ii) adeguato per conseguire l'obiettivo perseguito, iii) ha un effetto di incentivazione, iv) è proporzionato e v) evita indebiti effetti negativi sulla concorrenza e sugli scambi (cfr. i considerando da (75) a (110)). Pertanto, l'aiuto non altera le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse (cfr. il considerando (111)).
- (115) La Commissione conclude pertanto che l'esito del confronto tra gli effetti positivi e negativi dell'aiuto sia positivo.

3.3.4. Conclusioni sulla compatibilità dell'aiuto

- (116) Sulla base di quanto precede (cfr. i considerando da (65) a (115)), la Commissione conclude che l'aiuto è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

4. CONCLUSIONE

La Commissione ha di conseguenza deciso di non sollevare obiezioni nei confronti dell'aiuto in quanto esso è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

Ove la presente lettera dovesse contenere informazioni riservate da non divulgare, si prega di informarne la Commissione entro quindici giorni lavorativi dalla data di ricezione. Qualora non riceva una domanda motivata in tal senso entro il termine indicato, la Commissione presumerà l'esistenza del consenso alla comunicazione a terzi e alla pubblicazione del testo integrale della lettera nella lingua facente fede, sul sito internet: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

La domanda deve essere trasmessa per via elettronica al seguente indirizzo:

Commissione europea,
Direzione generale della Concorrenza
Protocollo Aiuti di Stato
B-1049 Bruxelles
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Voglia gradire, signor Ministro, i sensi della mia più alta considerazione.

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Vicepresidente esecutiva

