



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda)

de 17 de noviembre de 2022*

«Recurso de casación — Ayudas de Estado — Artículo 107 TFUE, apartado 1 — Decisión de la Comisión Europea relativa a compensaciones abonadas a los aeropuertos de Cerdeña por obligaciones de servicio público — Existencia de ayudas de Estado ilegales e incompatibles con el mercado interior, concedidas por la República Italiana a compañías aéreas a través de entidades gestoras de aeropuertos — Concepto de “ayuda de Estado” — Demostración de la existencia de una ventaja — Determinación de su importe — Principio del operador privado en una economía de mercado — Aplicabilidad y aplicación — Criterio del adquirente privado de bienes o de servicios — Requisitos — Carga de la prueba»

En los asuntos acumulados C-331/20 P y C-343/20 P,

que tienen por objeto dos recursos de casación interpuestos, con arreglo al artículo 56 del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, los días 22 y 23 de julio de 2020,

Volotea, S. A., con domicilio social en Barcelona, representada por el Sr. M. Carpagnano, avvocato, y el Sr. M. Nordmann, Rechtsanwalt,

parte recurrente en el asunto C-331/20 P,

easyJet Airline Co. Ltd, con domicilio social en Luton (Reino Unido), representada por la Sra. A. Manzanque Valverde y el Sr. J. Rivas Andrés, abogados,

parte recurrente en el asunto C-343/20 P,

en el que la otra parte en el procedimiento es:

Comisión Europea, representada por los Sres. D. Grespan y S. Noë y por las Sras. L. Armati y D. Recchia, en calidad de agentes,

parte demandada en primera instancia,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda),

integrado por la Sra. A. Prechal, Presidenta de Sala, y la Sra. M. L. Arastey Sahún y los Sres. F. Biltgen, N. Wahl y J. Passer (Ponente), Jueces;

Abogada General: Sra. T. Ćapeta;

* Lengua de procedimiento: inglés.

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

oídas las conclusiones de la Abogada General, presentadas en audiencia pública el 7 de abril de 2022;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 Mediante sus respectivos recursos de casación, Volotea, S. A., e easyJet Airline Co. Ltd (en lo sucesivo, «easyJet») solicitan la anulación de las sentencias del Tribunal General de 13 de mayo de 2020, Volotea/Comisión (T-607/17, en lo sucesivo, «sentencia T-607/17», EU:T:2020:180), y de 13 de mayo de 2020, easyJet Airline/Comisión (T-8/18, en lo sucesivo, «sentencia T-8/18», EU:T:2020:182) (en lo sucesivo, conjuntamente, «sentencias recurridas»), mediante las que este desestimó, respectivamente, los recursos de anulación que Volotea e easyJet interpusieron contra la Decisión (UE) 2017/1861 de la Comisión, de 29 de julio de 2016, relativa a la ayuda estatal SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) ejecutada por Italia — Compensación a los aeropuertos de Cerdeña por obligaciones de servicio público (SIEG) (DO 2017, L 268, p. 1; en lo sucesivo, «Decisión controvertida»).

Antecedentes del litigio

- 2 Los antecedentes de los litigios, tal como se exponen en las sentencias recurridas y en la Decisión controvertida, pueden resumirse, a efectos de la presente sentencia, en los siguientes términos.

Disposiciones controvertidas

- 3 La isla de Cerdeña (Italia) contaba con cinco aeropuertos en 2010, entre ellos, los de Cagliari-Elmas (Italia) y de Olbia (Italia).
- 4 El aeropuerto de Cagliari-Elmas es gestionado por So.G.Aer SpA (en lo sucesivo, «Sogaer»), sociedad cuyo capital pertenecía, en un porcentaje superior al 90 % durante el período comprendido entre 2010 y 2013 (en lo sucesivo, «período 2010/2013»), a la Cámara de Comercio de Cagliari, que es una entidad pública no sujeta al control de la Regione autonoma della Sardegna (Región Autónoma de Cerdeña, Italia; en lo sucesivo, «Región Autónoma»). Por su parte, durante el mismo período, el aeropuerto de Olbia era gestionado por Geasar SpA, sociedad cuyo capital pertenecía en casi un 80 % a una sociedad privada, Meridiana SpA.

Ley n.º 10/2010

- 5 El 13 de abril de 2010, la Región Autónoma aprobó la legge regionale n.º 10 — Misure per lo sviluppo del trasporto aereo (Ley regional n.º 10 — Medidas para el Desarrollo del Transporte Aéreo) (*Bollettino Ufficiale della Regione autonoma della Sardegna* n.º 12, de 16 de abril de 2010; en lo sucesivo, «Ley n.º 10/2010»), cuyo artículo 3 dispone:

«1. Se autorizará un gasto de 19 700 000 [euros] en el año 2010 y de 24 500 000 [euros] en cada uno de los años 2011 a 2013 para la financiación de los aeropuertos de la isla con vistas al fortalecimiento y el desarrollo del transporte aéreo como servicio de interés económico general, incluida la desestacionalización de las rutas aéreas, de conformidad con la Comunicación de la Comisión 2005/C 312/01, [de 9 de diciembre de 2005, relativa a las] Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales [(DO 2005, C 312, p. 1)].

2. Los criterios, la naturaleza y la duración de la oferta de transporte, así como las directrices para la elaboración de planes de actividades por parte de las sociedades gestoras de aeropuertos [...] se definirán mediante decreto del Ejecutivo regional [...].

3. El decreto al que se refiere el apartado 2 y los planes de actividades, incluidos los ya definidos por las sociedades gestoras de aeropuertos en la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, acompañados de los correspondientes actos y contratos, serán financiados si se elaboran de conformidad con los criterios, la naturaleza, la duración de la oferta de transporte y con las directrices mencionadas en el apartado 2 y se someterán previamente al dictamen vinculante de la comisión competente.»

Actos de desarrollo del artículo 3 de la Ley n.º 10/2010

- 6 El Ejecutivo de la Región Autónoma adoptó varios actos de desarrollo de las medidas previstas en el artículo 3 de la Ley n.º 10/2010, entre ellos, la deliberazione della Giunta regionale n.º 29/36 (Decisión del Consejo Regional n.º 29/36), de 29 de julio de 2010; la deliberazione della Giunta regionale n.º 43/37 (Decisión del Consejo Regional n.º 43/37), de 6 de diciembre de 2010 (en lo sucesivo, «Decisión n.º 43/37»), y la deliberazione della Giunta regionale n.º 52/117 (Decisión del Consejo Regional n.º 52/117), de 23 de diciembre de 2011 (en lo sucesivo, «Decisión n.º 52/117») (en lo sucesivo, conjuntamente con el artículo 3 de la Ley n.º 10/2010, «disposiciones controvertidas»).
- 7 Estos actos de desarrollo definieron tres tipos de actividades por las que las entidades gestoras de aeropuertos podían recibir financiación de la Región Autónoma en el período 2010/2013, a saber:
- «Incremento del tráfico aéreo de las compañías aéreas» (actividad 1), que se define como el establecimiento de estrategias comerciales y la prestación de servicios de transporte aéreo que tengan por objeto y que consistan en desestacionalizar los flujos turísticos, aumentar el número de rutas aéreas, incrementar la frecuencia de los vuelos y reforzar la capacidad de acogida y de transporte de pasajeros;
 - «Promoción de [la isla de] Cerdeña como destino turístico por parte de las compañías aéreas» (actividad 2), que se entiende que incluye la prestación de servicios de comercialización y publicidad para aumentar el número de pasajeros y promover la zona de atracción de los aeropuertos de la isla;

- «Otras actividades promocionales que las entidades gestoras de aeropuertos confían, en nombre de la Región Autónoma, a proveedores de servicios independientes que no son compañías aéreas» (actividad 3).
- 8 Asimismo, la Decisión del Consejo Regional n.º 29/36, a que se ha hecho mención en el apartado 6 de la presente sentencia, señaló, en particular, que los objetivos generales de las medidas contempladas en el artículo 3 de la Ley n.º 10/2010 eran el fortalecimiento de la cohesión económica, social y territorial de la isla de Cerdeña y el desarrollo de su economía local, su turismo y su cultura. Dichos objetivos generales, por su parte, tenían que alcanzarse y concretarse, en la práctica, mediante objetivos intermedios consistentes en desarrollar y reforzar el transporte aéreo con origen y destino en los diferentes aeropuertos de la isla, en particular, aumentando la frecuencia y la capacidad de los vuelos durante las estaciones intermedias y la estación invernal y abriendo nuevas rutas aéreas.
 - 9 Por último, esta Decisión definió los criterios, la naturaleza y la duración de los servicios de transporte a los que podía concederse financiación durante el período 2010/2013 y las directrices relativas a los planes de actividades de cuya elaboración por las entidades públicas o privadas que gestionan los distintos aeropuertos de la isla (en lo sucesivo, «entidades gestoras de aeropuertos») y posterior aprobación por la Región Autónoma dependía el otorgamiento de esa financiación. Esos planes de actividades, por su parte, estaba previsto que se aplicasen mediante contratos celebrados entre esas entidades gestoras de aeropuertos y las compañías aéreas.
 - 10 En particular, de la referida Decisión se desprende que, por lo que respecta al incremento del tráfico aéreo de las compañías aéreas (actividad 1), esos planes de actividades debían indicar rutas de interés estratégico nacionales o internacionales y definir los objetivos anuales que, desde el punto de vista de cada entidad gestora de aeropuertos en cuestión, pareciesen realizables en términos de frecuencia de los vuelos que debían realizarse, de número de pasajeros que debían transportarse y de nuevas rutas aéreas que debían abrirse. Asimismo, por lo que respecta a la promoción de la isla de Cerdeña como destino turístico por parte de las compañías aéreas (actividad 2), esos mismos planes de actividades tenían que definir las prestaciones específicas de comercialización y de publicidad que debían realizarse para aumentar el número de pasajeros transportados y para promover la zona de atracción del aeropuerto en cuestión. En ambos casos, los planes de actividades en cuestión debían estar respaldados por previsiones económicas y financieras en relación con las perspectivas de rentabilidad de los servicios que debían prestarse.
 - 11 Por otra parte, de las Decisiones n.º 43/37 y n.º 52/117 se deduce que, tras haber aprobado los planes de actividades en cuestión, la Región Autónoma debía repartir los fondos públicos contemplados en el artículo 3 de la Ley n.º 10/2010 determinando el importe de la financiación que, con cargo a su presupuesto, debía concederse a cada una de las entidades gestoras de aeropuertos que hubieran solicitado acogerse a ella.
 - 12 A este respecto, dichas Decisiones disponían, en particular, que la financiación que debía concederse a cada entidad gestora de aeropuertos en cuestión cubriría la diferencia entre, por un lado, los costes que las diferentes compañías aéreas seleccionadas por esa entidad gestora de aeropuertos para llevar a cabo su plan de actividades debían soportar para dar cumplimiento a sus obligaciones frente a ella, conforme a lo estipulado en el contrato que vinculaba a las partes, y, por otro lado, el producto de la venta de billetes por cada una de esas compañías aéreas a sus respectivos pasajeros. Además, dicha financiación debía concederse en tres tramos, el primero a modo de anticipo, el segundo como pago intermedio y el tercero como remanente cuyo pago solo podía efectuarse tras fiscalizar los servicios prestados, los resultados alcanzados y los costes

soportados. Por último, se establecía que la Región Autónoma y las entidades gestoras de aeropuertos garantizarían, en el ámbito de sus respectivas competencias, tanto la supervisión de esos servicios como el control del desempeño de las compañías aéreas que los hubieran prestado. Esa supervisión y ese control podían dar lugar, entre otras cosas, a la adopción de sanciones en caso de incumplimiento de los diferentes objetivos anuales que debían alcanzar las compañías aéreas que hubieran celebrado contratos de prestación de servicios de transporte aéreo, de comercialización o de publicidad con las entidades gestoras de aeropuertos y a la recuperación de toda compensación excesiva que pudiera haberse abonado a esas compañías aéreas, en función de los costes reales en que estas hubieran incurrido.

La aplicación de las disposiciones controvertidas respecto de Volotea e easyJet

- 13 Las entidades gestoras de aeropuertos que solicitaron acogerse al mecanismo instituido por las disposiciones controvertidas —entre ellas Sogaer, en relación con el aeropuerto de Cagliari-Elmas, y Geasar, en relación con el de Olbia— lo pusieron en marcha mediante la celebración de una serie de contratos con un amplio abanico de compañías aéreas que incluía tanto compañías denominadas «clásicas», como compañías denominadas «de bajo precio» y «chárter», entre las que figuran, en particular, Volotea e easyJet.

– Situación de Volotea

- 14 Volotea es una compañía aérea con domicilio social en España que explota una red de rutas de corta distancia con origen y destino en un conjunto de aeropuertos situados en la Unión Europea, incluidos los de Cagliari-Elmas y Olbia.
- 15 En respuesta a una convocatoria de manifestaciones de interés publicada por Geasar en su condición de entidad gestora del aeropuerto de Olbia, Volotea presentó un plan de explotación y de desarrollo de rutas aéreas con origen y destino en dicho aeropuerto y un programa de prestación de servicios de comercialización y de publicidad.
- 16 Tras haber examinado ese plan de explotación y ese programa, Geasar presentó a la Región Autónoma planes de actividades para el año 2010 y para el período 2011/2013, acompañados de las correspondientes solicitudes de financiación. Mediante las Decisiones n.º 43/37 y n.º 52/117, la Región Autónoma aprobó esos planes de actividades y fijó los importes que se concedían a Geasar para el año 2010 y para el período indicado.
- 17 El 4 de abril de 2012 y el 31 de marzo de 2013, Geasar y Volotea celebraron dos contratos para la explotación, por parte de Volotea, de rutas aéreas con destino a Burdeos (Francia), Génova (Italia), Nantes (Francia), Palermo (Italia) y Venecia (Italia) y para la prestación de servicios de comercialización y publicidad relativos al establecimiento de nuevas rutas aéreas y al aumento de las capacidades de acogida y de transporte de pasajeros.
- 18 Por otra parte, en respuesta a un anuncio publicado por Sogaer en su condición de explotador del aeropuerto de Cagliari-Elmas, Volotea presentó un plan de explotación y de desarrollo de líneas aéreas con origen y destino en dicho aeropuerto y un programa de prestación de servicios de comercialización y de publicidad.

- 19 Tras examinar ese plan de explotación y ese programa, Sogaer presentó a la Región Autónoma planes de actividades para el año 2010 y para el período 2011/2013, acompañados de las correspondientes solicitudes de financiación. Mediante las Decisiones n.º 43/37 y n.º 52/117, la Región Autónoma aprobó dichos planes de actividades y fijó el importe de la financiación que se atribuía a Sogaer para el año 2010 y para el referido período.
- 20 El 26 de febrero de 2012, Sogaer y Volotea celebraron un contrato de prestación de servicios de comercialización referidos al establecimiento de nuevas líneas aéreas y al aumento de las capacidades de acogida y de transporte de pasajeros.

– *Situación de easyJet*

- 21 easyJet es una compañía aérea con domicilio en el Reino Unido que explota una red de rutas de corta distancia con origen y destino en aeropuertos de la Unión, entre ellos los de Cagliari-Elmas y Olbia.
- 22 En respuesta a una convocatoria de manifestaciones de interés publicada por Geasar en su condición de entidad gestora del aeropuerto de Olbia, easyJet presentó un plan de explotación y de desarrollo de rutas aéreas con origen y destino en ese aeropuerto y un programa de prestación de servicios de comercialización y de publicidad.
- 23 Con posterioridad al examen de ese plan de explotación y de ese programa y después de que Geasar presentara los planes de actividades mencionados en el apartado 16 de la presente sentencia y de que la Región Autónoma los aprobara, Geasar e easyJet celebraron tres contratos en virtud de los cuales easyJet se comprometía, por un lado, a mantener o a operar rutas de punto a punto entre Olbia y los aeropuertos de Basilea (Suiza), Berlín-Schönefeld (Alemania), Bristol (Reino Unido), Ginebra (Suiza), Londres Gatwick (Reino Unido), Lyon (Francia), Madrid-Barajas (España), Milán Malpensa (Italia) y París-Orly (Francia) y a alcanzar objetivos en términos de transporte de pasajeros y, por otro lado, a poner en marcha un programa de prestación de servicios de comercialización y de publicidad. El primero de esos contratos, que se firmó el 17 de marzo de 2011, cubría el período comprendido entre el 28 de marzo de 2010 y el 27 de marzo de 2011. El segundo, que se firmó el 25 de enero de 2012, cubría el período que iba del 27 de marzo de 2011 al 30 de marzo de 2013. El tercero, que se firmó el 1 de marzo de 2013, abarcaba el período comprendido entre el 27 de marzo de 2013 y el 30 de marzo de 2014.
- 24 Por otra parte, en respuesta a un anuncio publicado por Sogaer en su condición de entidad gestora del aeropuerto de Cagliari-Elmas, easyJet presentó un plan de explotación y de desarrollo de líneas aéreas con origen y destino en ese aeropuerto y un programa de prestación de servicios de comercialización y de publicidad.
- 25 Tras examinar ese plan de explotación y ese programa y después de que Sogaer presentara los planes de actividades mencionados en el apartado 19 de la presente sentencia y de que, por último, la Región Autónoma los aprobara, Sogaer e easyJet celebraron un contrato que abarcaba el período comprendido entre el 29 de marzo de 2010 y el 28 de marzo de 2013, en virtud del cual easyJet se obligaba, por un lado, a mantener o a operar rutas de punto a punto entre Cagliari-Elmas y Basilea, Berlín-Schönefeld, Ginebra y Londres-Stansted (Reino Unido) y a alcanzar objetivos en términos de transporte de pasajeros y, por otro lado, a prestar servicios de comercialización y de publicidad.

Decisión controvertida

- 26 El 30 de noviembre de 2011, la República Italiana notificó la Ley n.º 10/2010 a la Comisión Europea, de conformidad con el artículo 108 TFUE, apartado 3.
- 27 Mediante carta de 23 de enero de 2013, la Comisión informó a la República Italiana sobre su decisión de incoar, con relación al régimen instituido mediante la Ley n.º 10/2010, el procedimiento de investigación formal establecido en el artículo 108 TFUE, apartado 2. El 30 de mayo de 2013, esta decisión se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* (DO 2013, C 152, p. 30) y la Comisión invitó a las partes interesadas a que le presentaran sus eventuales observaciones sobre dicho régimen. En respuesta a esta invitación, varias partes interesadas, entre ellas Volotea e easyJet, presentaron observaciones escritas a la Comisión en diversas ocasiones.
- 28 El 29 de julio de 2016, la Comisión adoptó la Decisión controvertida, cuya parte dispositiva contiene un artículo 1 con el siguiente tenor:
- «1. El régimen que estableció Italia por medio de la [Ley n.º 10/2010] no implica una ayuda estatal a tenor del artículo 107 [TFUE], apartado 1, [...] en beneficio de [Sogaer] [...] y [de Geasar] [...].
2. El régimen que estableció Italia por medio de la Ley 10/2010 constituye una ayuda estatal a tenor del artículo 107 [TFUE], apartado 1, [...] en beneficio [de quince compañías aéreas, entre ellas, Volotea e easyJet] en la medida en la que tiene que ver con las operaciones de dichas compañías aéreas en los aeropuertos de Cagliari-Elmas y Olbia.
3. La ayuda estatal a la que se hace referencia en el apartado 2 ha sido aplicada por Italia en incumplimiento del artículo 108 [TFUE], apartado 3, [...].
4. La ayuda estatal a la que se hace referencia en el apartado 2 es incompatible con el mercado interior.»
- 29 Los artículos 2 a 4 de dicha Decisión obligan, en particular, a la República Italiana a recuperar, de forma inmediata y efectiva, de sus beneficiarios la ayuda mencionada en el artículo 1 de aquella y a presentar a la Comisión una serie de datos relativos a esa recuperación.
- 30 De los considerandos 394 a 406 de la Decisión controvertida se desprende que la Comisión consideró, en esencia, que las medidas controvertidas no podían calificarse de ayuda de Estado que hubiera beneficiado a las entidades gestoras de aeropuertos mencionadas por dos series de motivos. Por un lado, no podía considerarse que dichas entidades fueran las «beneficiarias directas» de una ventaja concedida en virtud del régimen de ayudas de Estado establecido por esas medidas, dado que habían actuado de Derecho y de hecho como «vehículos» por cuenta de la Región Autónoma y habían transferido la totalidad de los fondos públicos movilizados por esta en virtud de ese régimen a las compañías aéreas a las que estaban ligadas contractualmente. Por otro lado, tampoco podía considerarse que hubieran disfrutado de una «ventaja indirecta» en virtud de dicho régimen, puesto que solo se habían beneficiado de «meros efectos económicos secundarios» generados por este, «similares» a los que beneficiaron a las empresas que operaban en otros sectores económicos vinculados al turismo.
- 31 En cambio, la Comisión calificó las medidas controvertidas de ayuda de Estado que había beneficiado a las compañías aéreas que se mencionan en el artículo 1 de la Decisión controvertida.

- 32 A este respecto, la Comisión, en particular, consideró, por un lado, que tales medidas tenían su origen en una ley que preveía la concesión de fondos públicos a las entidades gestoras de determinados aeropuertos de la isla de Cerdeña y la posterior afectación de esos fondos públicos a la financiación de contratos celebrados por esas entidades gestoras de aeropuertos con compañías aéreas, en el marco de un mecanismo cuyos principales elementos estaban fijados por dicha ley y sujetos al control de la Región Autónoma, elementos a la luz de los cuales la Comisión concluyó que existían fondos estatales (considerandos 355 a 361).
- 33 Por otro lado, la Comisión estimó, en esencia, que las citadas medidas concedían a las compañías aéreas una subvención constitutiva de una ventaja en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1, que no era preciso examinar a la luz del principio del operador privado en una economía de mercado (considerandos 362 a 388).
- 34 En otro orden de cosas, la Comisión estimó en la Decisión controvertida que la ayuda estatal así concedida a las compañías aéreas era ilícita (considerandos 407 a 409) e incompatible con el mercado interior (considerandos 410 a 421).

Sentencia T-607/17

- 35 Mediante demanda presentada en la Secretaría del Tribunal General de 6 de septiembre de 2017, Volotea interpuso un recurso de anulación parcial de la Decisión controvertida, en la medida en que se refería a una ayuda de Estado de la que supuestamente se había beneficiado en virtud del régimen instituido por la Ley n.º 10/2010.
- 36 En apoyo de sus pretensiones, Volotea invocó cinco motivos que, en esencia, se basaban, el primero, en la infracción del artículo 107 TFUE, apartado 1; el segundo, en la infracción del artículo 107 TFUE, apartado 3; el tercero, en el carácter ilegal de la orden de recuperación dirigida a la República Italiana; el cuarto, en el incumplimiento de la obligación de diligencia que recaía sobre la Comisión al tramitar el procedimiento que precedió a la adopción de la Decisión controvertida, y el quinto, en la falta de motivación y en una motivación contradictoria.
- 37 En la sentencia T-607/17, el Tribunal General consideró que ninguno de estos motivos era fundado y, en consecuencia, desestimó el recurso en su totalidad.

Sentencia T-8/18

- 38 Mediante demanda presentada en la Secretaría del Tribunal General el 11 de enero de 2018, easyJet interpuso un recurso de anulación de la Decisión controvertida en su totalidad o, con carácter subsidiario, en la medida en que se refería a una ayuda de Estado de la que supuestamente se había beneficiado en virtud del régimen instituido por la Ley n.º 10/2010.
- 39 En apoyo de sus pretensiones, easyJet invocó seis motivos basados, en esencia, los tres primeros, en la infracción del artículo 107 TFUE, apartado 1; el cuarto, en la infracción del artículo 107 TFUE, apartado 3; el quinto, en la vulneración del principio de protección de la confianza legítima, y, el sexto, en una motivación insuficiente y en una motivación contradictoria.

- 40 En la sentencia T-8/18, el Tribunal General consideró, en primer lugar, que el referido recurso únicamente era admisible en la medida en que tenía por objeto la anulación de la Decisión controvertida en cuanto afectase a easyJet. En segundo lugar, dicho órgano jurisdiccional consideró que ninguno de los motivos invocados por esta compañía era fundado. En consecuencia, desestimó el recurso en su totalidad.

Pretensiones de las partes y procedimiento ante el Tribunal de Justicia

- 41 Mediante su recurso de casación en el asunto C-331/20 P, Volotea solicita al Tribunal de Justicia que:
- Anule la sentencia T-607/17.
 - Anule la Decisión controvertida en la medida en que la afecta o, con carácter subsidiario, devuelva el asunto al Tribunal General.
 - Condene a la Comisión a cargar con las costas relativas al procedimiento en primera instancia y en casación.
- 42 Mediante su recurso de casación en el asunto C-343/20 P, easyJet solicita al Tribunal de Justicia que:
- Anule la sentencia T-8/18.
 - Anule la Decisión controvertida en la medida en que la afecta o, con carácter subsidiario, devuelva el asunto al Tribunal General.
 - Condene a la Comisión a cargar con las costas relativas al procedimiento en primera instancia y en casación.
- 43 La Comisión solicita al Tribunal de Justicia que desestime ambos recursos de casación y que condene en costas a Volotea y a easyJet.
- 44 Mediante escritos de 12 de febrero de 2021, se invitó a las partes de los presentes asuntos a que presentaran sus observaciones en relación con su posible acumulación, invitación a la que dieron cumplida respuesta en los plazos señalados.
- 45 Mediante decisión de 22 de febrero de 2021, se ordenó acumular estos asuntos a efectos de la fase oral del procedimiento y de la resolución del Tribunal de Justicia, oído el Juez Ponente y la Abogada General.
- 46 El 10 de junio de 2021, se invitó a las partes en los presentes asuntos a responder por escrito a ciertas preguntas formuladas por el Tribunal de Justicia, lo que hicieron dentro de los plazos fijados al efecto.

Sobre los recursos de casación

- 47 En apoyo de su recurso de casación, Volotea invoca cinco motivos basados, en esencia, el primero, en errores de Derecho al interpretar y aplicar, en el asunto referido a esa compañía aérea, el artículo 107 TFUE, apartado 1; el segundo, en errores de Derecho al interpretar y aplicar el artículo 107 TFUE, apartado 3; el tercero, en un error de Derecho al aplicar el principio de protección de la confianza legítima; el cuarto, en un error de Derecho en la apreciación del cumplimiento de la obligación de motivación establecida en el artículo 296 TFUE, apartado 2, y el quinto, en la vulneración de derecho a la tutela judicial efectiva consagrado en el artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.
- 48 El primero de estos cinco motivos se subdivide en cuatro alegaciones distintas que respectivamente versan sobre la interpretación y la aplicación, en el referido asunto, de los requisitos relativos a la existencia de una ventaja, al carácter selectivo de dicha ventaja, a la existencia de fondos estatales y a la alteración de la competencia, requisitos de cuya presencia el artículo 107 TFUE, apartado 1, hace depender la caracterización de la existencia de una ayuda de Estado.
- 49 Por su parte, easyJet invoca cuatro motivos, todos ellos basados, en esencia, en errores de Derecho al interpretar y aplicar, en el asunto referido a esa compañía aérea, el requisito relativo a la existencia de una ventaja previsto en el artículo 107 TFUE, apartado 1.
- 50 Habida cuenta de su objeto y de su contenido, que en buena medida se solapan, la primera alegación del primer motivo de casación en el asunto C-331/20 P y los cuatro motivos de casación en el asunto C-343/20 P serán examinados conjuntamente.

Alegaciones de las partes

Sobre la primera alegación del primer motivo en el asunto C-331/20 P

- 51 En primer lugar, Volotea sostiene, en esencia, que el Tribunal General incurrió en errores al interpretar el requisito relativo a la existencia de una ventaja a que se refiere en el artículo 107 TFUE, apartado 1, y al calificar jurídicamente los hechos de ese asunto a la luz de tal requisito cuando, en los apartados 102 a 110 de la sentencia T-607/17, estimó que no cabía considerar que las entidades gestoras de aeropuertos con las que había celebrado contratos de prestación de servicios de transporte aéreo, de comercialización y de publicidad se hubieran beneficiado de una ventaja concedida por la Región Autónoma, puesto que únicamente habían actuado como intermediarias en nombre de esta. Afirma, en este sentido, que según se deduce de la apreciación de los hechos efectuada por el propio Tribunal General en los apartados 92 y 169 de dicha sentencia, esas entidades gestoras de aeropuertos disponían, en la aplicación del régimen instituido por las disposiciones controvertidas, de un margen de apreciación para elegir las compañías aéreas con las cuales se proponían celebrar contratos de prestación de servicios y para adecuar la remuneración que debía abonarse a estas como contraprestación de esos servicios, sin someterse, a estos efectos, al control de la Región Autónoma. Por otra parte, Volotea considera que, contrariamente a lo que señaló el Tribunal General en los apartados 103, 104, 115, 116 y 120 de dicha sentencia, la celebración de estos contratos presentaba un interés económico y comercial para las citadas entidades gestoras de aeropuertos, consistente en aumentar la actividad y el

atractivo de los aeropuertos de Cagliari-Elmas y de Olbia, y su financiación estaba garantizada, al menos en parte, por los fondos propios de la entidad gestora respectivamente interesada, a saber, Sogaer y Geasar.

- 52 En segundo lugar, Volotea defiende que el Tribunal General incurrió en varios errores de Derecho cuando, en los apartados 116 a 121 y 124 a 151 de la sentencia T-607/17, consideró que la cuestión de si la compañía aérea se había beneficiado de una ventaja concedida por la Región Autónoma debía apreciarse aplicando el criterio del adquirente privado de bienes o de servicios en lugar del principio del operador privado en una economía de mercado.
- 53 A este respecto, primeramente, el principio del operador privado en una economía de mercado constituye, a su entender, el criterio general que debe aplicarse para apreciar si un determinado comportamiento público favorece a una o varias empresas, incluso cuando dicho comportamiento consiste, como en este asunto, en adquirir bienes o servicios. En consecuencia, contrariamente a lo que indicó el Tribunal General en los apartados 116 a 121 y 124 a 131 de la sentencia T-607/17, este principio podía, o incluso debía, haberse aplicado en ese asunto, por más que la Región Autónoma persiguiera objetivos de política pública e incluso si, a tal efecto, actuó a través de entidades gestoras de aeropuertos que no son necesariamente todas ellas entidades públicas. Concretamente, Volotea defiende que, mediante las disposiciones controvertidas, la Región Autónoma pretendía adquirir, a través de entidades públicas o privadas jurídicamente competentes, servicios aéreos con origen o destino en la isla de Cerdeña y servicios de comercialización y de publicidad que tuvieran por objeto y por efecto promover dicho destino, comportamiento que, según afirma, tiene una dimensión económica.
- 54 Seguidamente, el criterio del adquirente privado de bienes o de servicios —que el Tribunal General aplicó en los apartados 131 a 136 de la sentencia T-607/17 y que consideró que implicaba comprobar la concurrencia de dos requisitos referidos, el primero, a la existencia de una necesidad real de bienes o de servicios para la persona que los adquiere y, el segundo, a la aplicación de un procedimiento de licitación abierto, transparente y no discriminatorio— es, en su opinión, criticable. A este respecto, Volotea defiende que la interpretación que de tal criterio hizo el Tribunal General vulnera el artículo 107 TFUE, apartado 1, precepto que no establece, en particular, ninguna relación automática entre la falta de tramitación de un procedimiento de licitación y la existencia de una ventaja en el sentido de esta disposición.
- 55 Por otro lado, aun suponiendo que el referido criterio fuese aplicable y que se hubiera interpretado correctamente, Volotea considera que en ese asunto se aplicó de forma errónea en los apartados 137 a 151 de la sentencia T-607/17. En tal sentido señala que, pese a las afirmaciones lapidarias, superficiales y carentes de apoyo del Tribunal General a este respecto, la Región Autónoma tenía una necesidad real de servicios de transporte aéreo y de servicios de comercialización y de publicidad. En cualquier caso, al no haber demostrado la Comisión la inexistencia de necesidad real de bienes o de servicios por parte de una entidad pública que actúa en calidad de adquirente privado de bienes o servicios, Volotea considera que debe admitirse la existencia de tal necesidad. Además, en contra de lo declarado por el Tribunal General, afirma que, a iniciativa de las entidades gestoras de aeropuertos, se tramitó un procedimiento de convocatoria de manifestaciones de interés tan eficaz como un procedimiento de licitación.
- 56 Por último, Volotea considera que el Tribunal General le impuso exigencias probatorias injustificadas en los apartados 105, 120, 143 y 144 de la sentencia T-607/17 y le reprochó, de forma reiterada y perentoria, que no aportase pruebas en apoyo de sus alegaciones relativas a la

inexistencia de una ventaja recibida de la Región Autónoma, a pesar de que incumbía en primer término a la Comisión aportar las pruebas necesarias y suficientes para acreditar la existencia de tal ventaja, cosa que dicha institución no hizo en la Decisión controvertida.

- 57 En tercer y último lugar, Volotea alega que el razonamiento del Tribunal General sobre la existencia de una ventaja, según se expone en los apartados 122 a 145 de la sentencia T-607/17, constituye un abuso de competencia. A estos efectos, la compañía aérea defiende que dicho órgano jurisdiccional ignoró los límites impuestos a su función de juzgador de la legalidad de las decisiones de la Comisión, al sustituir el criterio jurídico utilizado en la Decisión controvertida y la apreciación de los hechos efectuada a partir de aquel por su propio criterio de análisis jurídico y su propia apreciación de los hechos —en particular, en lo que respecta a la existencia de una necesidad real de servicios por parte de la Región Autónoma—.
- 58 La Comisión estima, en primer lugar, que, en esencia, el Tribunal General no incurrió en error de Derecho al apreciar y al calificar la situación de las entidades gestoras de aeropuertos de Cagliari-Elmas y de Olbia a la luz de las disposiciones controvertidas. Afirma, en tal sentido, que, en los apartados 102 a 110, 115 y 117 a 121 de la sentencia T-607/17, el Tribunal General estimó acertadamente que debía considerarse que la ventaja que la Región Autónoma concedió a través de tales disposiciones no beneficiaba a esas dos entidades gestoras de aeropuertos, por más que hubieran sido formal e inicialmente destinatarias de los fondos públicos que la Región abonó, sino a las compañías aéreas a quienes dichas entidades gestoras, actuando como intermediarias en nombre de la Región, transfirieron definitivamente esos fondos públicos.
- 59 En segundo lugar, la Comisión defiende que el Tribunal General no incurrió en error de Derecho cuando concluyó que la Región Autónoma había concedido una ventaja a Volotea a través de las dos entidades gestoras de aeropuertos en cuestión. En este sentido, como se desprende de los apartados 118, 119, 122 a 133, 135 a 139 y 144 a 151 de la sentencia T-607/17, el Tribunal General, tras haber examinado si la conducta de la Región Autónoma debía apreciarse a la luz del principio del operador privado en una economía de mercado, consideró que esta entidad había actuado con el propósito de alcanzar objetivos de política pública, lo que excluía la aplicabilidad de dicho principio, al mismo tiempo que estimó, no obstante, que, al actuar así, había concedido una ventaja a Volotea al adquirir de esta compañía, por medio de las entidades gestoras de aeropuertos, servicios que no respondían a una necesidad real. Considera además que, como se desprende de los apartados 134, 135, 137, 140 a 143 y 146 de la referida sentencia, la Región Autónoma se abstuvo de adoptar medidas procedimentales, como la aplicación de un procedimiento de licitación, que le habrían permitido adquirir esos servicios en las condiciones más ventajosas posibles.
- 60 Por otra parte, la Comisión considera que el Tribunal General no impuso exigencias probatorias injustificadas a Volotea, sino que se limitó a estimar que las alegaciones de esta compañía en cuanto a la existencia de una necesidad real de servicios de transporte aéreo, de comercialización y de publicidad por parte de la Región Autónoma y en lo referente a la aplicación de un procedimiento tan eficaz como el procedimiento de licitación carecían de adecuado fundamento.
- 61 En tercer y último lugar, la Comisión defiende que no puede reprocharse al Tribunal General haber excedido su competencia al efectuar análisis jurídicos y apreciaciones fácticas distintas de las que figuraban en la Decisión controvertida. A estos efectos, afirma que, como se desprende del apartado 131 de la sentencia T-607/17, dicho órgano jurisdiccional únicamente analizó la cuestión de la existencia de una necesidad real de servicios por parte de la Región Autónoma, actuando

como adquirente privado de bienes o servicios, con el fin de responder a las alegaciones que la propia Volotea formuló a este respecto con el propósito de poner en cuestión el fundamento de los considerandos 386 y 387 de la Decisión controvertida.

Sobre los cuatro motivos en el asunto C-343/20 P

- 62 Mediante su primer motivo de casación, easyJet sostiene que el Tribunal General incurrió en errores de Derecho en el apartado 107 de la sentencia T-8/18, al mezclar el examen de requisitos distintos y acumulativos relativos a la existencia de una ventaja y de fondos estatales recogidos en el artículo 107 TFUE, apartado 1, y al estimar posteriormente, sobre la base de dicho examen, que se le había concedido una ventaja.
- 63 En este sentido, defiende que, contrariamente a lo que se expone en ese apartado, saber si los fondos que una entidad pública o una entidad privada que actúa por cuenta de una entidad pública concede a una empresa lo son en virtud de un contrato que refleje condiciones normales de mercado es importante para determinar si esa empresa disfruta de una ventaja en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1. A su entender, además, la calificación de «ventaja» debe descartarse, en presencia de contratos como los controvertidos en tal asunto, si cabe considerar que estos responden, *ex ante*, a una lógica económica y comercial para las entidades gestoras de aeropuertos que los han celebrado. Por último, defiende que, al haber admitido el Tribunal General, en el apartado 176 de la sentencia T-8/18, que así sucedía con los contratos que vinculaban a easyJet con las entidades gestoras de aeropuertos de Cagliari-Elmas y de Olbia, tendría que haber declarado que no se había concedido ventaja alguna a easyJet.
- 64 Mediante su segundo motivo de casación, easyJet reprocha al Tribunal General que, por un lado, considerara que el principio del operador privado en una economía de mercado era inaplicable en ese asunto y, por otro lado, que estimara que la Región Autónoma le había concedido una ventaja, actuando a través de las entidades gestoras de los aeropuertos de Cagliari-Elmas y de Olbia, en el contexto de los contratos de prestación de servicios de transporte aéreo, de comercialización y de publicidad celebrados con estas.
- 65 A este respecto considera, en primer lugar, que la negativa del Tribunal General a aplicar el principio del operador privado en una economía de mercado adolece de errores de Derecho en la medida en que se basa, como se desprende, en particular, de los apartados 175 a 178 y 190 a 193 de la sentencia T-8/18, en la circunstancia de que las entidades gestoras de aeropuertos a través de las cuales se transfirieron los fondos públicos contemplados en las disposiciones controvertidas no son entidades públicas.
- 66 En tal sentido, para empezar, este razonamiento formalista infringe, a su entender, el artículo 345 TFUE, que postula la neutralidad del Derecho de la Unión respecto al régimen de propiedad, así como el principio general de igualdad de trato. Asimismo, dicho razonamiento es, en su opinión, contradictorio, puesto que, en el contexto de la apreciación del requisito relativo a la existencia de una ventaja en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1, concede una importancia decisiva a la condición de empresa privada de las entidades gestoras de aeropuertos a las que se refiere el citado asunto, mientras que el Tribunal General declaró, al examinar el requisito relativo a la existencia de fondos estatales contemplado en esa misma disposición, que el control decisivo ejercido por la Región Autónoma sobre esas entidades a efectos de la aplicación de las disposiciones controvertidas permitía imputar a la República Italiana las transferencias de fondos que esas entidades hacían a las compañías aéreas y considerar esos fondos como fondos estatales, a pesar de la referida condición de empresa privada. Además, tal

razonamiento vulnera, en su opinión, el derecho de defensa al imponer a las compañías aéreas como easyJet una presunción imposible de destruir en la práctica, según la cual los fondos públicos movilizados por esas entidades gestoras para remunerar servicios prestados por dichas compañías constituyen una ventaja conferida a estas por el Estado, aun a pesar de que tales prestaciones y los contratos que las estipulan sean racionales y rentables desde el punto de vista económico, comercial y financiero. Por último, conduce a que la calificación de «ayuda de Estado» dependa de la forma que puedan adoptar las medidas estatales o de los medios que puedan utilizarse para aplicarlas y no de sus efectos. Igual crítica cabe hacer, a su entender, a la relevancia que el Tribunal General concede, en los apartados 189 y 190 de la sentencia T-8/18, a los objetivos de política pública perseguidos por las disposiciones controvertidas.

- 67 En segundo lugar, easyJet considera que la negativa del Tribunal General a aplicar el principio del operador privado en una economía de mercado es criticable, puesto que constituye el criterio general que debe aplicarse, incluso en una situación como la que concurre en el presente asunto, para determinar si se concedió una ventaja, directa o indirecta, a determinadas empresas y puesto que esa inaplicación lo llevó a concluir erróneamente, en los apartados 216 a 218 de la sentencia T-8/18, que existió una ventaja concedida a easyJet, a pesar de que los contratos celebrados por esta compañía con las respectivas entidades gestoras de los aeropuertos de Cagliari-Elmas y de Olbia tendrían que haberse calificado de actuaciones que tuvieron lugar en condiciones normales de mercado. A este respecto, considera easyJet que esas entidades gestoras, que ni tenían la obligación jurídica de celebrar contratos con compañías aéreas ni la de convocar con carácter previo a la celebración de esos contratos un procedimiento de licitación, decidieron voluntariamente celebrar tales contratos. Además, añade, los celebrados con easyJet contemplaban remunerar a su justo precio los diferentes servicios de transporte aéreo, de comercialización y de publicidad que esta se había comprometido a suministrar a Geasar y a Sogaer.
- 68 En su escrito de réplica, easyJet añade que, aun cuando existan dudas sobre la aplicabilidad del principio del operador privado en una economía de mercado, vinculadas a la aplicación de prerrogativas de poder público, el Estado miembro del que emana un comportamiento o una medida que pueda quedar comprendida en la prohibición de las ayudas de Estado establecida en el artículo 107 TFUE, apartado 1, conserva, al igual que las empresas que se benefician de ella, la posibilidad de demostrar, mediante datos objetivos y verificables, que ese comportamiento o esa medida equivale al comportamiento o a la medida que habría adoptado un operador privado en una economía de mercado. De ello se deduce, a su entender, que esos datos, que concurrían en el citado asunto, no tendrían que haber sido ignorados por la Comisión en la Decisión controvertida ni tampoco, posteriormente, por el Tribunal General en la sentencia T-8/18.
- 69 Por otra parte, easyJet considera que, en el apartado 217 de esta sentencia, el Tribunal General invirtió la carga de la prueba cuando reprochó a la compañía aérea que no hubiera aportado suficientes elementos como para poner en cuestión las apreciaciones de la Comisión relativas al carácter anormal de la remuneración que se le había abonado, pese a que era a esta institución a la que correspondía demostrar previamente que esa remuneración no constituía un precio normal de mercado, cosa que no hizo en la Decisión controvertida.
- 70 En tercer lugar y en todo caso, easyJet sostiene que el Tribunal General incurrió en error de Derecho en los apartados 178 y 218 de dicha sentencia, al considerar que la ventaja obtenida por easyJet correspondía a la totalidad de la referida remuneración. A este respecto, aduce que

únicamente podría haberse calificado de «ventaja» la diferencia entre la remuneración a la que easyJet habría podido aspirar en condiciones normales de mercado y la que le fue efectivamente abonada por las entidades gestoras de aeropuertos.

- 71 En su tercer motivo de casación, easyJet estima, primeramente, que el Tribunal General incurrió en error de Derecho cuando entendió que debía considerarse que las entidades gestoras de los aeropuertos de Cagliari-Elmas y de Olbia habían actuado como intermediarios de la Región Autónoma, por más que las disposiciones controvertidas las presentaran expresamente como beneficiarias del mecanismo que con ellas se instituía. A este respecto, afirma que la calificación de «intermediario» supone que los interesados no disponen de ningún margen de apreciación en cuanto a la utilización de los fondos que reciben en virtud de un régimen como el instituido por dichas disposiciones. Pues bien, en ese asunto, aun cuando en los apartados 126 y 127 de la sentencia T-8/18 declaró que esas disposiciones concedían a las entidades gestoras de aeropuertos un margen de apreciación sobre determinados aspectos esenciales de su aplicación —como la elección de las actividades que debían financiarse con los fondos asignados por la Región Autónoma o la selección de las empresas encargadas de llevar a cabo esas actividades—, el Tribunal General no extrajo, a su entender, las consecuencias jurídicas de esa declaración al examinar si esas entidades gestoras habían disfrutado de una ventaja en el referido asunto.
- 72 En segundo término, defiende que ese órgano jurisdiccional no tuvo en cuenta otros datos objetivos y verificables que demostraban la existencia y la amplitud del margen de apreciación en cuestión, empezando por la circunstancia, mencionada en el apartado 209 de la sentencia T-8/18, de que las compañías aéreas hubieran sido seleccionadas mediante convocatorias de manifestaciones de interés que permitieron a las entidades gestoras de aeropuertos elegir las ofertas más atractivas para ellas. Del mismo modo, añade, esas entidades gestoras tuvieron la posibilidad de decidir la duración y otras estipulaciones de los contratos que tenían previsto celebrar con esas compañías.
- 73 En último término, considera que el Tribunal General no tuvo en cuenta su propia jurisprudencia, de la que se infiere que, ante un régimen como el que instituyeron las disposiciones controvertidas, es necesario determinar si el margen de apreciación reconocido a las entidades encargadas de su aplicación se refiere a la definición de los elementos esenciales de ese régimen, en cuyo caso no cabe calificar a esas entidades de intermediarias, o si dicho margen se limita a la aplicación técnica del citado régimen, en cuyo caso tal calificación es posible.
- 74 Mediante su cuarto motivo de casación, easyJet critica, en primer lugar, los apartados 225 y 226 de la sentencia T-8/18, en los que el Tribunal General estimó, por un lado, que, al igual que otras compañías aéreas, easyJet era la beneficiaria última de una ventaja concedida por la Región Autónoma y, por otro lado, que las propias entidades gestoras de los aeropuertos de Cagliari-Elmas y de Olbia, a través de las cuales se habían transferido los fondos constitutivos de tal ventaja, no habían disfrutado de ventaja alguna puesto que habían transferido la totalidad de esos fondos a las mencionadas compañías. En este sentido, easyJet considera que ese razonamiento es contrario a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, de la que se infiere que habría sido necesario que el Tribunal General determinase si las entidades gestoras de aeropuertos que eran las beneficiarias directas de las disposiciones controvertidas habían obtenido una ventaja a través de estas, sin que la existencia de tal ventaja pudiera ponerse en cuestión por la posterior transferencia de una parte de los fondos correspondientes a compañías aéreas como easyJet.

- 75 En segundo lugar, defiende que el Tribunal General estimó erróneamente, en esencia, en los apartados 97, 120, 134, 179, 192, 216, 218, 225 y 226 de dicha sentencia, que las disposiciones controvertidas concedían una ventaja a las compañías aéreas como easyJet, al mismo tiempo que solo favorecían a las entidades gestoras de aeropuertos a modo de meros efectos económicos secundarios. A este respecto, considera que la correcta calificación jurídica de los hechos del citado asunto tendría que haberle llevado a una conclusión opuesta, ya que las entidades gestoras de aeropuertos utilizaron fondos públicos para financiar la adquisición de prestaciones que ellas mismas tendrían que haber financiado en condiciones normales de mercado, mientras que las compañías aéreas habían sido remuneradas por los servicios que habían prestado en condiciones normales de mercado.
- 76 La Comisión considera, con carácter principal, que el primer motivo de casación es inadmisibile en la medida en que no identifica de manera precisa o suficientemente precisa todos los apartados de la sentencia T-8/18 relativos a la existencia de una ventaja a los que se refiere y, con carácter subsidiario, que ese motivo es inoperante o infundado. En este sentido, defiende que el apartado 107 de la citada sentencia, que es el único que easyJet determina con precisión, versa sobre si las medidas controvertidas constituyen fondos estatales y no sobre si existe una ventaja. Además, los apartados 141 y 169 a 238 de dicha sentencia, relativos a la cuestión de la existencia de una ventaja, no remiten, a su entender, al referido apartado 107.
- 77 Por lo que respecta al segundo motivo de casación, la Comisión alega, en primer lugar, que, a pesar de ser lo suficientemente preciso para poder considerarlo admisible, carece de fundamento, puesto que easyJet reprocha al Tribunal General haber estimado, en los apartados 189 a 193 de la sentencia T-8/18, que la Decisión controvertida había descartado acertadamente que el principio del operador privado en una economía de mercado pudiera aplicarse a la actuación de la Región Autónoma. A este respecto, aduce que, dado que las entidades gestoras de aeropuertos no eran de la propiedad de la Región Autónoma, no estaba justificado examinar si, al concederles fondos públicos con arreglo a las condiciones establecidas en las disposiciones controvertidas, esta se comportó como un operador privado en una economía de mercado cuyo propósito fuese realizar inversiones que pudieran procurarle un beneficio económico, comercial y financiero. Por lo demás, añade que, como puso de manifiesto la Comisión en la Decisión controvertida, la adopción de las disposiciones controvertidas estuvo claramente justificada por objetivos de política pública y, más concretamente, de desarrollo regional y no por consideraciones de carácter económico, comercial y financiero.
- 78 En segundo lugar, considera que easyJet tampoco puede reprochar fundadamente al Tribunal General que considerara, en los apartados 171 a 182 de la sentencia T-8/18, que la Decisión controvertida había descartado acertadamente que pudiera aplicarse el principio del operador privado en una economía de mercado para, a la luz del artículo 107 TFUE, apartado 1, interpretar el sentido de los contratos celebrados por las entidades gestoras de los aeropuertos de Cagliari-Elmas y de Olbia con las compañías aéreas que operan en dichos aeropuertos.
- 79 En este sentido, considera, por un lado, que las referidas entidades gestoras de aeropuertos no son entidades públicas, como declaró el Tribunal General.
- 80 Por otro lado, defiende que el referido órgano jurisdiccional no incurrió en error alguno al interpretar o aplicar el artículo 107 TFUE, apartado 1, cuando estimó que, a fin de cuentas, las citadas entidades gestoras, al celebrar los contratos en cuestión, se habían limitado a aplicar el régimen de ayudas de Estado instituido por las disposiciones controvertidas y a utilizar los fondos públicos que a tal efecto se les había concedido conforme a las instrucciones de la Región

Autónoma, antes de deducir de ello que una situación de esa naturaleza justificaba que fueran calificadas de intermediarios y excluía que pudieran haberse comportado como operadores privados en una economía de mercado. A este respecto, señala que el principio del operador privado en una economía de mercado es únicamente aplicable, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, en el caso de que un Estado conceda, directa o indirectamente, una ventaja como operador económico y no en su condición de poder público, lo que no se corresponde con este asunto. Además, easyJet no puede sostener fundadamente, a su juicio, ni que el Tribunal General admitió que esos contratos pudieron ser o parecer rentables en el momento de su celebración ni que incurrió en error de Derecho al considerar que la contribución de las entidades gestoras de aeropuertos a su financiación era limitada.

- 81 En tercer y último lugar, defiende que, suponiendo que fueran operantes, las alegaciones de easyJet referidas a los apartados 189 a 218 de la sentencia T-8/18, en los que el Tribunal General apreció la actuación de la Región Autónoma como adquirente privado de bienes o servicios, tampoco pueden prosperar. A este respecto, considera que easyJet no impugna los apartados específicos de la citada sentencia en los que el Tribunal General concluyó que no existía una necesidad real de servicios por parte de la Región Autónoma. Además, añade, la compañía no cuestiona la apreciación de dicho órgano jurisdiccional según la cual las entidades gestoras de aeropuertos no habrían sido favorables a celebrar contratos con compañías aéreas —no al menos en un número tan elevado y tan remuneratorios— de no haber existido financiación procedente de fondos públicos. Por último, considera que, al no existir una verdadera necesidad de servicios por parte de la Región Autónoma, las consideraciones del Tribunal General relativas a la falta de aplicación de un procedimiento de licitación son superfluas y, por lo tanto, no pueden ser eficazmente rebatidas por easyJet. En cualquier caso, considera que las convocatorias de manifestaciones de interés que precedieron a la celebración de los contratos de que se trata no hicieron las veces de un procedimiento de licitación.
- 82 En lo que atañe al tercer motivo de casación, sostiene la Comisión que es inoperante, en la medida en que los fundamentos de Derecho de la sentencia T-8/18 sobre los que versa se refieren a la cuestión de si los pagos efectuados por las entidades gestoras de los aeropuertos de Cagliari-Elmas y de Olbia en favor de compañías aéreas como easyJet eran imputables a la Región Autónoma y constituían fondos estatales, y no a la cuestión, distinta de la anterior, de si estas compañías aéreas habían disfrutado, por ello, de una ventaja. A su juicio, este motivo de casación carece, en cualquier caso, de fundamento. A este respecto, defiende que en los apartados que easyJet impugna mediante ese motivo de casación, el Tribunal General estimó que, habida cuenta del tenor y de la estructura de las disposiciones controvertidas y de sus condiciones de aplicación, debía considerarse que las entidades gestoras de aeropuertos se hallaban sujetas y controladas *ex ante* por la Región Autónoma con respecto a un conjunto de aspectos esenciales, al tiempo que disponían de cierto margen de apreciación sobre aspectos accesorios, y esta apreciación, que no cabe poner en cuestión en un recurso de casación, no adolece de error en cuanto a la calificación jurídica de los hechos ni de contradicción interna. Por otra parte, la jurisprudencia del Tribunal General a la que se refiere easyJet versa, a su juicio, sobre una cuestión distinta, relativa a los elementos constitutivos del concepto de «régimen de ayudas de Estado».
- 83 La Comisión entiende que, por su parte, el cuarto motivo es inoperante, al menos parcialmente, en la medida en que se refiere a apreciaciones mediante las cuales el Tribunal General desestimó en cuanto al fondo, a mayor abundamiento, alegaciones de easyJet que anteriormente había declarado inadmisibles, cosa que easyJet no cuestiona en su recurso de casación. En cualquier caso, considera infundado este motivo de casación. A este respecto, defiende que las entidades gestoras de aeropuertos fueron consideradas intermediarias por la Comisión en la Decisión

controvertida, y posteriormente por el Tribunal General en la sentencia T-8/18, no a causa de que hubieran transferido los fondos asignados por la Región Autónoma a las compañías aéreas, sino de que las disposiciones controvertidas no habían venido a aliviarlas de coste o carga alguna que les hubiera correspondido en condiciones normales de mercado.

Apreciación del Tribunal de Justicia

Sobre la admisibilidad

- 84 La Comisión cuestiona la admisibilidad de los motivos primero y segundo del recurso de casación en el asunto C-343/20 P.
- 85 En cuanto al primero de esos motivos, la Comisión alega, con carácter principal, que en él no se identifican con precisión los fundamentos de Derecho de la sentencia T-8/18 sobre los que versa.
- 86 A este respecto, del artículo 169, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia se desprende que, en los motivos invocados en un recurso de casación, la parte recurrente ha de identificar con precisión los fundamentos de Derecho de la resolución del Tribunal General que se impugnan.
- 87 Además, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el incumplimiento de este requisito da lugar a la inadmisibilidad del motivo que no lo satisfaga (sentencias de 11 de septiembre de 2014, MasterCard y otros/Comisión, C-382/12 P, EU:C:2014:2201, apartado 150, y de 28 de abril de 2022, Changmao Biochemical Engineering/Comisión, C-666/19 P, EU:C:2022:323, apartado 186).
- 88 Sin embargo, en este caso, debe declararse que el primer motivo que se invoca en apoyo del recurso de casación en el asunto C-343/20 P identifica el extremo específico de los fundamentos de Derecho de la sentencia T-8/18 que easyJet impugna, a saber, su apartado 107. Por otro lado, este motivo identifica con precisión el error de Derecho de que supuestamente adolece ese apartado, que consiste, en esencia, en que el Tribunal General entremezcló equivocadamente el examen de dos de los diferentes requisitos acumulativos cuya concurrencia es necesaria para poder concluir que existe una ayuda de Estado, a saber, el relativo a la concesión de una ventaja por el Estado, por una parte, y aquel según el cual tal ventaja debe haberse concedido usando fondos estatales, por otra parte.
- 89 Dado que la Comisión sostiene, con carácter subsidiario, que dicho motivo de casación es, en cualquier caso, insuficientemente preciso, e incluso inoperante, en la medida en que el apartado que identifica forma parte de los fundamentos de Derecho de la sentencia T-8/18 que se refieren a la sección de la Decisión controvertida dedicada a la existencia de fondos estatales, y no de los otros fundamentos de Derecho de esa sentencia referidos a la existencia de una ventaja — cuestión en la que se concentran las alegaciones de Derecho formuladas por easyJet—, es preciso añadir que, aunque sea exacta, esta observación sobre la estructuración del razonamiento del Tribunal General no implica que el motivo afectado sea inoperante.
- 90 En efecto, contrariamente a lo que indica la Comisión, el Tribunal General, al examinar la cuestión de la existencia de una ventaja, efectuó una remisión global a los motivos que anteriormente había dedicado a la cuestión de la existencia de fondos estatales, según se deduce del apartado 174 de la sentencia T-8/18, a tenor del cual «debe rechazarse la alegación de la demandante relativa a la

aplicación del principio del operador privado en una economía de mercado a la luz de la autonomía de las entidades gestoras de aeropuertos a la hora de utilizar los fondos suministrados por la Región Autónoma y de definir sus relaciones contractuales con las compañías aéreas por las razones ya expuestas anteriormente al examinar la segunda parte del primer motivo».

- 91 Además, el apartado 107 de esa sentencia, criticado por easyJet, constituye uno de los puntos clave de los fundamentos de Derecho a los que, en el modo comentado, remitió el Tribunal General. En efecto, este órgano jurisdiccional expuso en ese apartado, por primera vez, su apreciación según la cual «procede considerar que, cuando pueda demostrarse, como en el caso de autos, que una ventaja proveniente de fondos estatales ha sido transferida por el receptor inmediato a un beneficiario final, carece de importancia que esa transferencia haya sido realizada por el receptor inmediato conforme a una lógica comercial o que, por el contrario, [...] se deba a un objetivo de interés general». Además, dicho órgano jurisdiccional retoma y precisa posteriormente esta apreciación en diferentes sentidos, a efectos del control de la legalidad de las declaraciones y de las apreciaciones efectuadas por la Comisión en la Decisión controvertida en relación con la existencia de una ventaja, en particular en los apartados de esa sentencia a los que se refieren los demás motivos del recurso de casación de easyJet, entre ellos, los apartados 176 a 178, 189 a 191, 225 y 226.
- 92 Habida cuenta de estos elementos, no cabe reprochar a easyJet que no haya identificado con una precisión mayor de la que lo hizo el origen del error de Derecho que imputa al Tribunal General.
- 93 Por lo que respecta al segundo motivo invocado por easyJet, la Comisión alega, de manera general, que es demasiado impreciso como para ser admisible.
- 94 A este respecto, procede señalar, en primer lugar, que, conforme al requisito enunciado en el artículo 169, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento y que se ha recordado en el apartado 86 de la presente sentencia, ese motivo identifica un conjunto preciso de fundamentos de Derecho de la sentencia T-8/18 que easyJet considera viciados por errores de Derecho, a saber, los apartados 175 a 178, 189 a 193 y 216 a 218 de la referida sentencia.
- 95 En segundo lugar, de reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia se deduce que, más allá de este requisito, toda parte recurrente en casación está obligada, con arreglo al artículo 256 TFUE, apartado 1, párrafo segundo, al artículo 58, párrafo primero, del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea y al artículo 168, apartado 1, letra d), del Reglamento de Procedimiento, a indicar de manera precisa los argumentos jurídicos que apoyan de manera específica cada uno de los diferentes motivos que invoca, so pena de que se inadmitan el motivo o motivos que no sean no conformes con esa prescripción (sentencias de 3 de septiembre de 2015, Inuit Tapiriit Kanatami y otros/Comisión, C-398/13 P, EU:C:2015:535, apartado 53, y de 15 de julio de 2021, Deutsche Lufthansa/Comisión, C-453/19 P, EU:C:2021:608, apartado 95).
- 96 En el caso de autos, easyJet también ha respetado este requisito, como se desprende de los apartados 64 a 70 de la presente sentencia.
- 97 Por lo tanto, los motivos primero y segundo del recurso de casación en el asunto C-343/20 P son admisibles.

Sobre el fondo

- 98 Con carácter preliminar, procede señalar que, aunque, por una parte, los argumentos jurídicos expuestos por Volotea en apoyo de la primera alegación de su primer motivo de casación en el asunto C-331/20 P y los presentados por easyJet en apoyo de sus cuatro motivos en el asunto C-343/20 P no están estructurados del mismo modo y aunque, por otra parte, su contenido difiere en determinados aspectos, ambas series de argumentos jurídicos se solapan en gran medida. En particular, tanto Volotea como easyJet rebaten, mediante argumentos que en gran parte son sustancialmente similares y complementarios, tres aspectos esenciales y determinantes del razonamiento seguido por el Tribunal General en las sentencias recurridas, unas veces en términos idénticos y otras veces en términos similares.
- 99 En efecto, como se desprende de los apartados 52 a 55, 64 a 69, 72 y 75 de la presente sentencia, ambas partes recurrentes critican, primeramente, las apreciaciones mediante las que el Tribunal General consideró, en esencia, que la cuestión de si habían disfrutado de una ventaja concedida por la Región Autónoma, que actuaba a través de las entidades gestoras de los aeropuertos de Cagliari-Elmas y de Olbia, no debía examinarse a la luz del principio del operador privado en una economía de mercado, puesto que ese principio no era aplicable a los respectivos asuntos habida cuenta de los objetivos de política pública que perseguían las disposiciones controvertidas, de la circunstancia de que esas entidades gestoras de aeropuertos no eran entidades públicas y del hecho de que estas no disponían de una autonomía significativa con respecto a la Región Autónoma a la hora de aplicar esas disposiciones (apartados 116 a 119 y 124 a 127 de la sentencia T-607/17 y apartados 174 a 177 y 190 a 193 de la sentencia T-8/18).
- 100 Seguidamente, Volotea e easyJet rebaten las apreciaciones mediante las que el Tribunal General estimó que la cuestión de si habían disfrutado de una ventaja concedida por la Región Autónoma, que actuaba a través de las entidades gestoras de aeropuertos de Cagliari-Elmas y de Olbia, debía analizarse aplicando un criterio consistente en determinar si la referida Región se había comportado como un adquirente privado de bienes o de servicios que actuase en condiciones normales de mercado (apartados 128 a 136 de la sentencia T-607/17 y apartados 194 a 203 de la sentencia T-8/18). A este respecto, como se desprende de los apartados 54, 55, 66 a 69, 72 y 75 de la presente sentencia, Volotea dirige sus críticas a los elementos sobre los que el Tribunal General declaró que debía hacer recaer su control en virtud del citado criterio, a saber, la existencia de una necesidad real de servicios por parte de dicha Región, por un lado, y la aplicación de un procedimiento de licitación, por otro lado, mientras que easyJet, al tiempo que hace referencia al segundo de los elementos mencionados, concentra sus críticas en que el examen de los citados elementos llevó al Tribunal General, en esencia, a eludir o, como mínimo, a no tratar correctamente la cuestión de si los contratos que vinculaban a las compañías aéreas con las entidades gestoras de aeropuertos se habían celebrado en condiciones normales de mercado.
- 101 Por último, tanto Volotea como easyJet reprochan que el Tribunal General, en esencia, efectuara una calificación jurídica errónea de los hechos y no examinara seriamente las pruebas que las compañías habían presentado para rebatir las apreciaciones y las constataciones de la Comisión según las cuales los contratos que estas habían celebrado con las entidades gestoras de aeropuertos constituían una ventaja que no habrían obtenido en condiciones normales de mercado (apartados 139, 143 y 144 de la sentencia T-607/17 y apartados 189 a 193 y 216 a 218 de la sentencia T-8/18).

- 102 Es preciso recordar, en primer lugar, que de reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia se infiere, en primer término, que la calificación de «ayuda de Estado» en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1, exige que concurran todos los requisitos establecidos en esta disposición (sentencias de 21 de marzo de 1990, Bélgica/Comisión, C-142/87, EU:C:1990:125, apartado 25, y de 11 de noviembre de 2021, Autostrada Wielkopolska/Comisión y Polonia, C-933/19 P, EU:C:2021:905, apartado 103).
- 103 Entre ellos figura, en particular, el requisito de que la medida estatal controvertida, en un determinado supuesto, debe conferir una ventaja selectiva a la empresa o a las empresas beneficiarias de ella (sentencias de 24 de julio de 2003, Altmark Trans y Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, apartado 75, y de 11 de noviembre de 2021, Autostrada Wielkopolska/Comisión y Polonia, C-933/19 P, EU:C:2021:905, apartado 103).
- 104 En segundo término, el concepto de «ventaja» en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1, comprende no solo las prestaciones positivas, como las subvenciones, sino también intervenciones que, bajo formas diversas, alivian las cargas que normalmente recaen sobre el presupuesto de la empresa o de las empresas beneficiarias de ella y que, por tanto, son de la misma naturaleza que las subvenciones y tienen efectos idénticos (sentencias de 15 de marzo de 1994, Banco Exterior de España, C-387/92, EU:C:1994:100, apartado 13, y de 4 de marzo de 2021, Comisión/Fútbol Club Barcelona, C-362/19 P, EU:C:2021:169, apartado 59).
- 105 Así pues, son esencialmente los efectos de la medida estatal en cuestión, en un determinado supuesto, sobre la empresa o las empresas beneficiarias de ella los que deben tomarse en consideración para determinar la existencia de una ventaja, sea esta otorgada directamente por el Estado o por una entidad pública o privada que se haya creado o designado a tal fin (sentencias de 22 de marzo de 1977, Steinike & Weinlig, 78/76, EU:C:1977:52, apartado 21, y de 15 de mayo de 2019, Achema y otros, C-706/17, EU:C:2019:407, apartado 50).
- 106 En cambio, dado que el artículo 107 TFUE, apartado 1, no establece una distinción según las causas o los objetivos de las medidas estatales (sentencias de 2 de julio de 1974, Italia/Comisión, 173/73, EU:C:1974:71, apartado 27, y de 13 de febrero de 2003, España/Comisión, C-409/00, EU:C:2003:92, apartado 46), la naturaleza de los objetivos perseguidos por el Estado miembro que es autor de esas medidas o al que estas son imputables carece de relevancia en cuanto a si confieren una ventaja a una o varias empresas y, más ampliamente, en cuanto a su calificación como ayuda de Estado (sentencias de 8 de diciembre de 2011, France Télécom/Comisión, C-81/10 P, EU:C:2011:811, apartado 17, y de 25 de enero de 2022, Comisión/European Food y otros, C-638/19 P, EU:C:2022:50, apartado 122).
- 107 En consecuencia, debe considerarse que cumple el requisito mencionado en el apartado 103 de la presente sentencia cualquier medida estatal que, con independencia de su forma y sus objetivos, pueda favorecer directa o indirectamente a una o varias empresas o que conceda a estas una ventaja que no hubieran podido obtener en condiciones normales de mercado (sentencias de 24 de julio de 2003, Altmark Trans y Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, apartado 84, y de 17 de septiembre de 2020, Compagnie des pêches de Saint-Malo, C-212/19, EU:C:2020:726, apartado 39).
- 108 Por último, la caracterización de la existencia de tal ventaja se realiza, en principio, aplicando el principio del operador privado en una economía de mercado (sentencias de 6 de marzo de 2018, Comisión/FIH Holding y FIH Erhvervsbank, C-579/16 P, EU:C:2018:159, apartado 45, y de 11 de noviembre de 2021, Autostrada Wielkopolska/Comisión y Polonia, C-933/19 P,

EU:C:2021:905, apartado 105), a menos que no exista posibilidad alguna de comparar el comportamiento del Estado de que se trata en un caso concreto con el de un operador privado, porque tal comportamiento se halle indisociablemente vinculado a la existencia de una infraestructura que ningún operador privado nunca podría haber creado (véase, en este sentido, la sentencia de 3 de julio de 2003, Chronopost y otros/Ufex y otros, C-83/01 P, C-93/01 P y C-94/01 P, EU:C:2003:388, apartados 31 a 38), o que el Estado haya actuado en su condición de poder público. Con relación a este último aspecto, es preciso señalar, no obstante, que la mera aplicación de prerrogativas de poder público, como el recurso a instrumentos de carácter legislativo o fiscal, no implica, en sí misma, la inaplicabilidad de dicho principio (véanse, en este sentido, las sentencias de 5 de junio de 2012, Comisión/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, apartados 81 y 92; de 3 de abril de 2014, Comisión/Países Bajos e ING Groep, C-224/12 P, EU:C:2014:213, apartado 30, y de 6 de marzo de 2018, Comisión/FIH Holding y FIH Erhvervsbank, C-579/16 P, EU:C:2018:159, apartado 48). En efecto, es la naturaleza económica de la intervención estatal en cuestión y no los medios empleados para ello la que hace que dicho principio sea aplicable (sentencia de 20 de septiembre de 2017, Comisión/Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, apartado 27).

- 109 La propia aplicación del principio del operador privado en una economía de mercado, como señaló, en esencia, la Abogada General en los puntos 63, 71 y 74 de sus conclusiones, implica recurrir caso por caso a distintos criterios específicos, siendo objetivo de cada uno de ellos el de comparar, de la manera más ajustada y adecuada posible, la medida estatal en cuestión en un determinado supuesto, teniendo particularmente en cuenta su naturaleza, con la que habría podido adoptar un operador privado que se encontrara en una situación lo más cercana posible y que actuara en condiciones normales de mercado (véase, en este sentido, la sentencia de 6 de marzo de 2018, Comisión/FIH Holding y FIH Erhvervsbank, C-579/16 P, EU:C:2018:159, apartados 52 y 55).
- 110 Como se deduce de reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, entre estos criterios se incluye, en particular, el del inversor privado, que se aplica cuando concurren medidas estatales como las aportaciones de capital (sentencias de 21 de marzo de 1991, Italia/Comisión, C-305/89, EU:C:1991:142, apartados 18 y 19, y de 10 de diciembre de 2020, Comune di Milano/Comisión, C-160/19 P, EU:C:2020:1012, apartado 105). Se incluye también el del acreedor privado, que se aplica cuando concurren medidas como las facilidades de pago para el reembolso de una deuda (sentencias de 29 de abril de 1999, España/Comisión, C-342/96, EU:C:1999:210, apartado 46, y de 20 de septiembre de 2017, Comisión/Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, apartados 22 y 28), el del deudor privado (sentencia de 11 de noviembre de 2021, Autostrada Wielkopolska/Comisión y Polonia, C-933/19 P, EU:C:2021:905, apartados 123 y 156) o también el del vendedor privado, que se aplica cuando concurren medidas relacionadas con el suministro, directo o por medio de entidades públicas o de empresas privadas que se encuentran bajo el control o bajo la influencia del Estado, de bienes o de servicios, y con la fijación de sus condiciones de venta, como el precio (véanse, en este sentido, las sentencias de 2 de febrero de 1988, Kwekerij van der Kooy y otros/Comisión, 67/85, 68/85 y 70/85, EU:C:1988:38, apartado 28; de 11 de julio de 1996, SFEI y otros, C-39/94, EU:C:1996:285, apartado 59, y de 8 de noviembre de 2001, Adria-Wien Pipeline y Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, C-143/99, EU:C:2001:598, apartados 39 y 40).
- 111 En tercer término, procede recordar que, en el supuesto de que la Comisión incoe un procedimiento relativo a una medida estatal y adopte, al término del procedimiento, una decisión en la que califique esta medida de «ayuda de Estado», corresponde a dicha institución probar, en su decisión, que existe tal ayuda y, por lo tanto, que esa medida concede una ventaja a la empresa o

empresas que se benefician de ella, basándose, de resultas de una investigación que debe haberse sustanciado de forma diligente e imparcial, en los elementos lo más completos y lo más fiables posibles para ello (sentencia de 4 de marzo de 2021, Comisión/Fútbol Club Barcelona, C-362/19 P, EU:C:2021:169, apartado 62 y jurisprudencia citada).

- 112 No obstante, el cumplimiento de esta obligación debe apreciarse en función de la información de que podía disponer la Comisión en el momento en que adoptó su decisión (sentencias de 10 de julio de 1986, Bélgica/Comisión, 234/84, EU:C:1986:302, apartado 16, y de 20 de septiembre de 2017, Comisión/Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, apartado 70), siempre que la referida institución haya hecho uso de las facultades que le permitan obtener la información que le parezca necesaria o útil, en particular, de su facultad de dirigir una orden conminatoria al Estado miembro autor de la medida en cuestión y en cuyo poder se encuentra esa información (véanse, en este sentido, las sentencias de 14 de febrero de 1990, Francia/Comisión, C-301/87, EU:C:1990:67, apartados 19 a 22, y de 20 de septiembre de 2017, Comisión/Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, apartado 71).
- 113 Por lo que respecta, en particular, a la aplicación del principio del operador privado en una economía de mercado en un supuesto concreto, de reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia se infiere que este implica que la Comisión demuestre, tras una apreciación global que tenga en cuenta todos los elementos pertinentes del caso de que se trate, que la empresa o las empresas beneficiarias de la medida estatal en cuestión no habrían obtenido manifiestamente una ventaja comparable por parte de un operador privado normalmente prudente y diligente que se hallara en una situación lo más semejante posible y que actuara en condiciones normales de mercado. En el contexto de esta apreciación global, la Comisión debe tener en cuenta todas las opciones razonablemente contempladas por ese operador, cualquier información disponible y que pueda influir significativamente en su decisión y la evolución previsible en el momento de la adopción de la decisión de conceder una ventaja (véanse, en este sentido, las sentencias de 26 de marzo de 2020, Larko/Comisión, C-244/18 P, EU:C:2020:238, apartados 28 a 31 y 65, y de 11 de noviembre de 2021, Autostrada Wielkopolska/Comisión y Polonia, C-933/19 P, EU:C:2021:905, apartados 108 a 113).
- 114 En particular, la Comisión debe limitarse a apreciar si, en ese momento, podía considerarse que la operación por la que se concedió la ventaja tenía una racionalidad económica, comercial y financiera, habida cuenta de sus perspectivas de rentabilidad a corto plazo o a más largo plazo y de los demás intereses comerciales o económicos que comportaba (véanse, en este sentido, las sentencias de 10 de julio de 1986, Bélgica/Comisión, 234/84, EU:C:1986:302, apartados 14 y 15; de 21 de marzo de 1991, Italia/Comisión, C-303/88, EU:C:1991:136, apartados 21 y 22; de 3 de abril de 2014, Comisión/Países Bajos e ING Groep, C-224/12 P, EU:C:2014:213, apartado 36, y de 10 de diciembre de 2020, Comune di Milano/Comisión, C-160/19 P, EU:C:2020:1012, apartado 107).
- 115 En los presentes casos, el Tribunal General no tuvo en cuenta algunas de las exigencias derivadas de esta jurisprudencia.
- 116 Ciertamente, se abstuvo atinadamente, de forma implícita en la sentencia T-607/17 y explícita en el apartado 185 de la sentencia T-8/18, de basarse en la apreciación de la Comisión de que la República Italiana no había invocado el principio del operador privado en una economía de mercado, habida cuenta de la falta de pertinencia de tal apreciación a la luz de la jurisprudencia

reiterada del Tribunal de Justicia (sentencias de 5 de junio de 2012, Comisión/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, apartados 103 y 104, y de 11 de noviembre de 2021, Autostrada Wielkopolska/Comisión y Polonia, C-933/19 P, EU:C:2021:905, apartado 107).

- 117 Sin embargo, el Tribunal General entendió que dicho principio debía considerarse inaplicable a los presentes asuntos por tres razones relacionadas, en esencia, la primera, con la circunstancia de que las entidades gestoras de aeropuertos a las que se refiere la Decisión controvertida no eran entidades de las que el Estado fuese dueño (apartados 117 a 119, 124 y 125 de la sentencia T-607/17 y apartados 175 a 177, 190 y 191 de la sentencia T-8/18); la segunda, con la circunstancia de que el régimen de ayudas que instituyeron las disposiciones controvertidas perseguía objetivos de política pública (apartados 124 a 127 y 130 de la sentencia T-607/17 y apartados 190 a 193 de la sentencia T-8/18), y la tercera, con la circunstancia de que esas entidades gestoras de aeropuertos se limitaron a aplicar ese régimen y esas disposiciones sin que en tal contexto dispusieran de una autonomía significativa con respecto a la Región Autónoma (apartados 116, 118 y 119 de la sentencia T-607/17 y apartados 174, 176 y 177 de la sentencia T-8/18).
- 118 Pues bien, ninguna de esas razones podía excluir la aplicabilidad del principio del operador privado en una economía de mercado.
- 119 Así, ni la primera ni la tercera de las razones citadas permitían concluir que concurría esa exclusión, ya que el referido principio puede aplicarse también cuando el Estado, directamente o a través de empresas privadas bajo su control o bajo su influencia, concede una ventaja a una o varias empresas, como se desprende de la jurisprudencia citada en los apartados 105 y 110 de la presente sentencia y como recordó la Abogada General en el punto 94 de sus conclusiones.
- 120 Del mismo modo, la segunda razón aplicada por el Tribunal General en modo alguno excluía la aplicabilidad del principio del operador privado en una economía de mercado, como se deduce de la jurisprudencia citada en el apartado 106 de la presente sentencia y recordó la Abogada General en los puntos 80, 82 y 95 de sus conclusiones. Perseguir objetivos de política pública es, en efecto, inherente a la mayor parte de las medidas estatales que pueden calificarse de «ayuda de Estado» y que pueden examinarse, a tal efecto, a la luz de ese principio (véanse, en este sentido, las sentencias de 21 de marzo de 1991, Italia/Comisión, C-305/89, EU:C:1991:142, apartado 20, y de 14 de septiembre de 1994, España/Comisión, C-42/93, EU:C:1994:326, apartado 14). No obstante, la aplicación de dicho principio tiene como consecuencia que esas medidas deban examinarse sin tomar en consideración tales objetivos (véase, en este sentido, la sentencia de 10 de julio de 1986, Bélgica/Comisión, 234/84, EU:C:1986:302, apartado 14) y los beneficios vinculados a la condición de poder público del Estado que la consecución de esos objetivos puede generar (véanse, en este sentido, las sentencias de 5 de junio de 2012, Comisión/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, apartado 79, y de 6 de marzo de 2018, Comisión/FIH Holding y FIH Erhvervsbank, C-579/16 P, EU:C:2018:159, apartados 55, 57 y 58).
- 121 Sentado lo anterior, es necesario señalar que, pese a concluir erróneamente la inaplicabilidad del principio del operador privado en una economía de mercado, el Tribunal General estimó, no obstante, como señalan Volotea e easyJet, que debía considerarse que las compañías aéreas que habían celebrado contratos de prestación de servicios de transporte aéreo, de comercialización y de publicidad con las entidades gestoras de los aeropuertos de Cagliari-Elmas y de Olbia habían disfrutado de una «ventaja que no habrían obtenido en condiciones normales de mercado», puesto que la remuneración que se les había abonado en cumplimiento de esos contratos no constituía la contraprestación de servicios que cubrieran necesidades reales de la Región

Autónoma y que, por otro lado, esos contratos se habían celebrado por las entidades gestoras de aeropuertos interesadas sin que previamente se hubiera aplicado un procedimiento de licitación o un procedimiento equivalente (apartados 128 a 149 de la sentencia T-607/17 y apartados 174 y 194 a 217 de la sentencia T-8/18).

- 122 Teniendo en cuenta las anteriores apreciaciones, el Tribunal General declaró, en el apartado 150 de la sentencia T-607/17 y en el apartado 218 de la sentencia T-8/18, que la Comisión pudo concluir válidamente que la financiación que la Región Autónoma, actuando a través de esas entidades gestoras de aeropuertos, había concedido a Volotea y a easyJet como contraprestación de los servicios de transporte, de comercialización y de publicidad prestados por estas, les había procurado una ventaja que no habrían obtenido en condiciones normales de mercado.
- 123 Pues bien, como se desprende de la jurisprudencia recordada en los apartados 109 y 110 de la presente sentencia y del punto 99 de las conclusiones de la Abogada General, el criterio del adquirente privado —al igual que el del vendedor privado, del cual es la otra cara de la moneda— constituye uno de los diversos criterios que concretan el principio del operador privado en una economía de mercado. En estas circunstancias, los errores de Derecho señalados en los apartados 117 a 120 de la presente sentencia solo pueden dar lugar a la anulación de las sentencias recurridas si se acredita que esos fundamentos jurídicos adicionales del Tribunal General son también jurídicamente erróneos y, como tales, no pueden justificar el fallo de las referidas sentencias.
- 124 En segundo lugar, procede señalar a este respecto, para empezar, que esos fundamentos jurídicos se articulan, en esencia, en relación con comprobaciones y apreciaciones previamente efectuadas por la Comisión en la Decisión controvertida. Por lo tanto, Volotea reprocha erróneamente al Tribunal General haber ignorado los límites impuestos a su función de juzgador de la legalidad de las decisiones de la Comisión al enunciar esos mismos fundamentos jurídicos.
- 125 Seguidamente, es preciso subrayar que el criterio del adquirente privado, en la medida en que constituye una de las diferentes variantes posibles del principio del operador privado en una economía de mercado, debe interpretarse y aplicarse, en consecuencia, de conformidad con este principio y con las exigencias probatorias que delimitan su aplicación.
- 126 A este respecto, de la jurisprudencia consolidada del Tribunal de Justicia ciertamente se infiere que, en caso de que un Estado u otra entidad pública decida vender o, a la inversa, adquirir bienes o servicios directamente a una o varias empresas privadas, la aplicación de un procedimiento de licitación organizado con arreglo a unos criterios que garanticen su carácter abierto, imparcial y no discriminatorio permite presumir, en determinadas circunstancias, que los contratos u otros actos que, a consecuencia de ese procedimiento, se celebren a tal efecto son representativos de unas condiciones normales de mercado y, en particular, de un precio normal o de un valor normal de mercado que excluye la existencia de una «ventaja» en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1 (véase, en este sentido, la sentencia de 16 de julio de 2015, BVVG, C-39/14, EU:C:2015:470, apartados 29 y 32 y jurisprudencia citada).
- 127 No obstante, también se desprende de esa jurisprudencia que la aplicación de tal procedimiento no siempre es obligatoria a efectos de esa operación de venta o de compra y, además, que existen otros medios para excluir la existencia de dicha ventaja. En efecto, es posible recurrir a otros medios, como la realización de un peritaje independiente (sentencia de 16 de julio de 2015, BVVG, C-39/14, EU:C:2015:470, apartado 31 y jurisprudencia citada) o de una evaluación fiable, rigurosa y completa de los costes pertinentes (véase, en este sentido, la sentencia de

2 de septiembre de 2010, Comisión/Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, apartados 70 a 75), para garantizar que la operación que se lleva a cabo constituye una operación normal de mercado que conduce a la fijación de un precio normal o de un valor normal de mercado.

- 128 Con mayor razón, la aplicación de un procedimiento de licitación no puede constituir el único medio para excluir la existencia de una «ventaja» en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1, en el caso de que el Estado proceda a vender o a adquirir bienes o servicios de empresas privadas no directamente, sino a través de otras empresas privadas, que no están sujetas a la obligación de recurrir al referido procedimiento. Cualquiera que sea el medio al que se recurre, la cuestión de si la existencia de tal ventaja debe excluirse o, por el contrario, debe admitirse exige, por tanto, apreciar, en todo caso, si los contratos o los demás actos que articulan esa venta o esa adquisición reflejan o no condiciones normales de mercado, en el modo al que se ha hecho mención en los apartados 113 y 114 de la presente sentencia.
- 129 Además, como resulta de esos mismos apartados, corresponde a la Comisión llevar a cabo esta apreciación y demostrar la existencia de una ventaja en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1, en las condiciones recordadas en los apartados 111 y 112 de la presente sentencia, ventaja que solo puede corresponder, en los presentes asuntos y suponiendo que esté acreditada, a la diferencia entre la remuneración a la que las beneficiarias habrían podido aspirar en condiciones normales de mercado y la que les fue efectivamente abonada por las entidades gestoras de aeropuertos.
- 130 Pues bien, en los presentes asuntos, el Tribunal General no tuvo en cuenta estos diferentes requisitos materiales y probatorios.
- 131 En efecto, por un lado, se limitó, en esencia, tanto al analizar las exigencias derivadas del artículo 107 TFUE, apartado 1, como al calificar jurídicamente los hechos a la luz de esas exigencias, a indicar que los contratos en cuestión en los presentes asuntos no habían sido celebrados por las entidades privadas que son parte en ellos al término de un procedimiento de licitación —como se desprende de los apartados 136, 137 y 141 de la sentencia T-607/17 y de los apartados 203, 204 y 208 de la sentencia T-8/18— y seguidamente a considerar, de modo general, que la aplicación de ese procedimiento «habría podido demostrar la existencia de condiciones de mercado y, por tanto, la inexistencia de una ventaja en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1» y que, en los presentes asuntos, Volotea e easyJet no habían demostrado que las entidades gestoras de los aeropuertos de Cagliari-Elmas y de Olbia hubieran recurrido a un procedimiento «equivalente» —como se desprende de los apartados 140, 142 y 143 de la sentencia T-607/17 y de los apartados 207, 209 y 210 de la sentencia T-8/18—.
- 132 De este modo, dicho órgano jurisdiccional otorgó una importancia injustificada al hecho de que unas empresas privadas que no están sujetas a la obligación de convocar un procedimiento de licitación y que pretenden celebrar tales contratos recurran previamente a tal procedimiento o a un procedimiento equivalente, exponiéndose, en caso de no hacerlo, a que esos contratos se califiquen automáticamente de «ventaja» en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1, en el supuesto de que una de esas empresas privadas financie sus obligaciones contractuales mediante fondos públicos. En efecto, ni la necesidad de recurrir a tal procedimiento de licitación o a alguno equivalente ni la consecuencia automática que derivaría de no recurrir a él se deducen de esa disposición o de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia; una y otra requieren, por el contrario, una apreciación global y concreta, caso por caso, según se ha recordado en los apartados 113, 114 y 128 de la presente sentencia, y además imponen a la Comisión acreditar la existencia de una

ventaja y no a las empresas afectadas demostrar que esta no existe (véase, en este sentido, la sentencia de 10 de diciembre de 2020, Comune di Milano/Comisión, C-160/19 P, EU:C:2020:1012, apartado 111).

- 133 Por otra parte, el Tribunal General se limitó, en el apartado 139 de la sentencia T-607/17 y en el apartado 206 de la sentencia T-8/18, a «poner en duda» si las prestaciones de comercialización objeto de los contratos celebrados entre las entidades gestoras de aeropuertos y las compañías aéreas respondían a «necesidades reales» de la Región Autónoma. Pues bien, esta apreciación no le permitía concluir que existía una ventaja en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1, como acertadamente sostiene Volotea.
- 134 Al mismo tiempo, el Tribunal General no trató, en las sentencias recurridas, de verificar si en la Decisión controvertida la Comisión había cumplido la obligación que le incumbía de determinar si los contratos celebrados entre las entidades gestoras de aeropuertos y las compañías aéreas constituían operaciones normales de mercado. Por el contrario, negó cualquier pertinencia a esta cuestión, al mismo tiempo que formulaba apreciaciones generales a este respecto, como se desprende de los apartados 118, 125 y 143 de la sentencia T-607/17 y de los apartados 176, 191 y 210 de la sentencia T-8/18. Ahora bien, el examen de la referida cuestión era obligado a la vista de la jurisprudencia que se ha recordado en los apartados 113, 114 y 128 de la presente sentencia, como acertadamente defiende easyJet.
- 135 Por consiguiente, el Tribunal General incurrió en error de Derecho cuando concluyó que debía considerarse que las compañías aéreas que habían celebrado contratos de prestación de servicios de transporte aéreo, de comercialización y de publicidad con las entidades gestoras de los aeropuertos de Cagliari-Elmas y de Olbia habían disfrutado de una «ventaja» en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1, porque la remuneración que se les había abonado en virtud de dichos contratos no constituía la contraprestación de servicios que respondieran a necesidades reales de la Región Autónoma y porque, por otra parte, las entidades gestoras de aeropuertos en cuestión habían celebrado esos contratos sin que previamente se hubiera aplicado un procedimiento de licitación o un procedimiento equivalente.
- 136 Por consiguiente, el Tribunal General también incurrió en error de Derecho al declarar, en el apartado 150 de la sentencia T-607/17 y en el apartado 218 de la sentencia T-8/18, que la Comisión pudo concluir fundadamente que la financiación que la Región Autónoma, actuando a través de las entidades gestoras de aeropuertos, había concedido a Volotea e easyJet como contraprestación de los servicios de transporte, de comercialización y de publicidad prestados por estas, les había procurado una ventaja que no habrían obtenido en condiciones normales de mercado.
- 137 De ello se deduce que la primera alegación del primer motivo de casación invocado en el asunto C-331/20 P es fundada, al igual que los cuatro motivos invocados en el asunto C-343/20 P, en la medida en que estos se refieren a la interpretación, la aplicabilidad y la aplicación en los presentes asuntos del principio del operador privado en una economía de mercado.
- 138 Dado que la calificación de «ayuda de Estado» de una medida determinada exige, entre otros requisitos acumulativos, demostrar que esa medida confirió una ventaja a una o varias empresas, según se ha recordado en los apartados 102 y 103 de la presente sentencia, y que deben acogerse los motivos de casación mencionados en el apartado anterior, procede anular la sentencia

T-607/17, sin que sea necesario examinar las demás alegaciones y motivos invocados por Volotea en apoyo de su recurso de casación en el asunto C-331/20 P, y anular la sentencia T-8/18 en la medida en que desestimó por infundado el recurso de easyJet.

Sobre los recursos en primera instancia

- 139 Cuando el estado del litigio así lo permita, el Tribunal de Justicia podrá, en virtud del artículo 61, párrafo primero, del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, resolver él mismo definitivamente tal litigio.
- 140 En los presentes asuntos, el Tribunal de Justicia considera que procede pronunciarse definitivamente sobre ambos litigios, que pueden ser juzgados en la medida en que han sido objeto de un debate contradictorio ante el Tribunal General y en que no requieren la adopción de ninguna diligencia adicional de ordenación del procedimiento o de instrucción de los autos, teniendo en cuenta las cuestiones que han de resolverse para ponerles fin.
- 141 Como se ha señalado en los apartados 35 a 40 de la presente sentencia, Volotea invocó cinco motivos en apoyo de su recurso ante el Tribunal General. easyJet, por su parte, invocó seis motivos en apoyo del suyo.
- 142 En primer lugar, procede examinar de modo conjunto los motivos primero y quinto invocados por Volotea, basados, respectivamente, en la infracción del artículo 107 TFUE, apartado 1, y en la falta de motivación y en una motivación contradictoria, y el segundo motivo invocado por easyJet, que se basa en la infracción de la misma disposición.
- 143 Dado que estos diferentes motivos se refieren a la parte de la Decisión controvertida en la que la Comisión llegó a la conclusión de que existía una ventaja, procede señalar, con carácter preliminar, que, en relación con dicha ventaja, la Comisión desarrolló, en la referida Decisión, un razonamiento que cabe resumir del siguiente modo.
- 144 En un primer momento, estimó, en los considerandos 364 a 377 de la citada Decisión, que las disposiciones controvertidas debían calificarse de «subvenciones» en la medida en que preveían que se «proporcionasen» «fondos» o «pagos» por parte de la Región Autónoma, que actuaba «a través» de entidades gestoras de aeropuertos, a compañías aéreas «a cambio de [...] servicios de comercialización» y de un «incremento [del] tráfico aéreo» en forma de apertura de nuevas rutas y de un refuerzo de las rutas existentes, y en la medida en que, al actuar así, liberaban a esas compañías aéreas de una parte de los costes que normalmente asumirían para desplegar y promover su actividad. En este contexto, la Comisión indicó, en particular, que estaba previsto que las entidades gestoras de aeropuertos en cuestión celebraran con dichas compañías aéreas «acuerdos» que establecieran, a «cambio» de «compensaciones financieras», «objetivos de tráfico» y de «[ampliación de] las operaciones de transporte aéreo», acompañados de «sanciones».
- 145 En un segundo momento, la Comisión abordó, en los considerandos 378 y 380 a 388 de la Decisión controvertida, la cuestión de si las disposiciones controvertidas eran «conformes con el principio del operador privado en una economía de mercado».
- 146 A este respecto, en primer lugar, dicha institución estimó, en los considerandos 380 a 386 de la Decisión controvertida, que la Región Autónoma «no [había actuado] como un operador en una economía de mercado [...] con respecto a las compañías aéreas». Sobre este particular, tras

indicar que la República Italiana no se había basado en el principio del operador privado en una economía de mercado durante el procedimiento administrativo, señaló, para empezar, que, habida cuenta de los objetivos de política pública perseguidos por la Región Autónoma, debido a que esta únicamente controlaba una de las distintas entidades gestoras de aeropuertos interesadas y a la circunstancia de que las disposiciones controvertidas derivaban de un régimen establecido por una autoridad pública y no de un acuerdo individual que vinculara a una entidad gestora de aeropuertos con una compañía aérea, el referido principio no era aplicable. Seguidamente, la Comisión indicó, en esencia, que, si ese principio hubiera sido aplicable, habría implicado determinar, sobre la base de un análisis de rentabilidad o de una evaluación comparativa, si la Región Autónoma se había comportado como un operador privado guiado por una perspectiva de rentabilidad, como habría ocurrido en el caso de contratos celebrados por una entidad gestora de aeropuertos, antes de añadir que, «en el presente asunto[,] no proced[ía]» tal análisis o evaluación. Por último, consideró que, en cualquier caso, la República Italiana no había presentado ningún plan de negocio, análisis de rentabilidad ni ningún otro elemento «que indi[cara] de forma clara» la existencia del comportamiento de un operador privado en una economía de mercado.

- 147 En segundo lugar, la Comisión expuso, en el considerando 386 de la Decisión controvertida, que no se había establecido ninguna licitación para seleccionar las compañías aéreas puesto que las entidades gestoras de aeropuertos únicamente habían «public[ado] anuncios» y «eleg[ido] la mejor oferta», antes de añadir que recurrir, no obstante, a un procedimiento de esa naturaleza «no habría descartado la existencia de una ventaja» en los presentes asuntos, toda vez que las disposiciones controvertidas se concibieron «para desembolsar fondos públicos a las compañías aéreas», sin que esos fondos se correspondieran «con una remuneración a cambio de productos o servicios que cubr[ieran] necesidades auténticas de la Región» Autónoma.
- 148 En tercer lugar, la Comisión estimó, en el considerando 387 de la Decisión controvertida, que, «dadas las circunstancias, tampoco exist[ía] la posibilidad de evaluar la relación financiera individual entre los aeropuertos y las compañías aéreas» con el fin de determinar si estas se ajustaban al principio del operador privado en una economía de mercado y que «[era] evidente que las entidades gestoras de aeropuertos no [habían actuado] como operadores en una economía de mercado en el momento de celebrar los distintos contratos con las compañías aéreas», sino que habían «aplic[ado] un régimen de ayudas ideado por la Región [Autónoma] con el fin de aumentar el transporte aéreo».

Alegaciones de las partes

- 149 En su segundo motivo, easyJet sostiene, en particular, que la Comisión incurrió en un error de Derecho, primeramente, al asumir la existencia de «subvenciones» antes incluso de haber examinado, a la luz del principio del operador privado en una economía de mercado, las disposiciones controvertidas y los contratos que las entidades gestoras de aeropuertos celebraron con las compañías aéreas para aplicarlas. En segundo término, afirma que la Comisión excluyó erróneamente llevar a cabo ese examen a la luz del referido principio valiéndose de los «objetivos de política pública» perseguidos por la Región Autónoma; de la circunstancia de que las medidas controvertidas y los contratos que las aplicaban tenían supuestamente su origen en un «régimen» que no requería medidas de aplicación adicionales y que definía a sus beneficiarios de manera general y abstracta; del carácter «privado» de una parte de las entidades gestoras de aeropuertos de que se trata, y del papel de «intermediario» desempeñado por estas. En tercer término, sostiene que la Comisión incurrió en errores de Derecho y en errores manifiestos de apreciación al no analizar de forma correcta y motivada la rentabilidad de las disposiciones controvertidas a la vista de los diferentes mecanismos establecidos por ellas, al atribuir una importancia injustificada

a que no se recurriera a un podrecimiento de licitación y al poner en cuestión que existiera, por parte de la Región Autónoma, una necesidad real de servicios de transporte aéreo. En cuarto término, la Comisión se abstuvo indebidamente, a su entender, de determinar si los contratos celebrados entre las entidades gestoras de aeropuertos y las compañías aéreas podían considerarse como un comportamiento de operadores económicos que hubieran actuado en condiciones normales de mercado, habida cuenta del interés comercial y económico de las prestaciones realizadas en virtud de dichos contratos, del precio pagado como contraprestación de estas y de las demás condiciones jurídicas y prácticas de celebración y de cumplimiento de los referidos contratos. En este contexto, easyJet se refiere, entre otras cosas, a los planes de actividades que debían elaborar las entidades gestoras de aeropuertos, al imperativo de rentabilidad que debía guiar tanto dichos planes de actividades como los contratos celebrados con las compañías aéreas y al modo en que Geasar y Sogaer pusieron en práctica estas exigencias por lo que a ella respecta.

- 150 Por su parte, Volotea sostiene, en particular, en sus motivos primero y quinto, que la Comisión interpretó y aplicó erróneamente el principio del operador privado en una economía de mercado; que la citada institución no cumplió con la carga de la prueba que le incumbía, al no demostrar la existencia de una ventaja a la luz de dicho principio, y que dedicó una motivación insuficiente a estas cuestiones en la Decisión controvertida. En este contexto, Volotea alega, en particular, que, cuando celebraron contratos con compañías aéreas (entre ellas, la propia Volotea), tras haber publicado convocatorias de manifestaciones de interés y haber seleccionado las ofertas más atractivas, Geasar y Sogaer se comportaron como operadores privados en una economía de mercado, primero, al tratar de adquirir servicios que pudieran incentivar un aumento del tráfico y del atractivo de su respectivo aeropuerto; a continuación, asegurándose con carácter previo de las perspectivas de rentabilidad de esos servicios, y, por último, remunerando a sus contrapartes con un precio justo. Volotea aduce asimismo que, en lugar de proceder a un examen riguroso de esta situación a la luz del principio del operador privado en una economía de mercado, la Comisión se limitó, en esencia, a yuxtaponer una serie de afirmaciones jurídicas y fácticas confusas, carentes de pertinencia o no fundamentadas que no podían permitirle llegar a la conclusión de que existía una ventaja.

Apreciación del Tribunal de Justicia

- 151 Para empezar, de la jurisprudencia citada en los apartados 107 a 110 de la presente sentencia se deduce que, para determinar si las disposiciones controvertidas y los contratos mediante los que estas fueron aplicadas por Geasar y por Sogaer con respecto a easyJet y Volotea constituían, para estas últimas, ventajas en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1, incumbía a la Comisión examinar esas disposiciones y esos contratos a la luz del principio del operador privado en una economía de mercado. Por otra parte, de la jurisprudencia citada en los apartados 105, 106, 117 y 118 de la presente sentencia se infiere que los objetivos de política pública perseguidos por la Región Autónoma y la naturaleza privada de las entidades gestoras de aeropuertos en cuestión no impedían la aplicabilidad de dicho principio.
- 152 Seguidamente, la aplicación del principio del operador privado en una economía de mercado obligaba a la Comisión, en los presentes asuntos, a examinar, según los criterios a que se ha hecho mención en los apartados 111 a 114 y 125 a 129 de la presente sentencia, la cuestión de si podía considerarse que la Región Autónoma, como entidad pública que puso en marcha las disposiciones controvertidas, y las entidades gestoras de aeropuertos a las que la Comisión califica de «intermediarias», como partes en los contratos celebrados con las compañías aéreas,

habían actuado como adquirentes privados de bienes o servicios que se encontraban en una situación comparable, respectivamente, al prever la celebración de contratos de prestación de servicios de transporte aéreo y al celebrar esos contratos.

- 153 Por último, como se deduce de los mismos apartados de la presente sentencia, este examen implicaba apreciar, de forma global y concreta, si estas entidades habían tratado, cada una en lo que a ella respecta, de adquirir los servicios de que se trata en condiciones normales de mercado, teniendo en cuenta, en particular, la racionalidad de tal operación, sus perspectivas previsibles de rentabilidad, el interés comercial y económico de las prestaciones previstas a tal efecto, el precio que debía pagarse como contraprestación de estas y los criterios jurídicos y prácticos conforme a los cuales se habían celebrado los contratos que estipulaban la prestación de esos servicios y el pago del referido precio.
- 154 Pues bien, como se desprende de los considerandos de la Decisión controvertida que se han resumido en los apartados 145 a 148 de la presente sentencia, la Comisión, por un lado, descartó claramente —por razones erróneamente basadas en los objetivos de política pública perseguidos por la Región Autónoma, en el carácter privado de las entidades gestoras de aeropuertos a través de las cuales esta aplicó las disposiciones controvertidas y en la forma de dichas disposiciones— tanto la «aplicabilidad» del principio del operador privado en una economía de mercado como la «pertinencia» y la «posibilidad» de aplicar tal principio a las «relaciones» entre la Región Autónoma y las compañías aéreas y a las «relaciones financieras individuales» entre estas y las entidades gestoras de aeropuertos, en particular, con miras a evaluar la racionalidad y la rentabilidad previsible de los contratos celebrados para aplicar las referidas disposiciones.
- 155 Por otro lado, si bien es cierto que, a pesar de esta toma de posición clara y reiterada, la Comisión formuló, en los considerandos 382 y 384 de la Decisión controvertida, algunas apreciaciones que podrían entenderse como un esbozo de aplicación del principio del operador privado en una economía de mercado, ha de señalarse, en primer término, que estas apreciaciones únicamente se refieren a la actuación de la propia Región Autónoma, sin que la actuación de las entidades gestoras de aeropuertos se examinara en cuanto al fondo en ningún momento. En segundo término, es evidente que esas apreciaciones se centran en la cuestión de si la Región Autónoma se comportó como un inversor privado que trata de obtener «dividendos», «plusvalías» u otros «rendimientos financieros» y no en si actuó como lo habría hecho un adquirente privado de bienes o servicios en una situación comparable. En tercer término, la Comisión —sobre la que, conforme a los requisitos recordados en los apartados 111 y 112 de la presente sentencia, pesa la carga de la prueba de la existencia de una ventaja— se limita, en esas mismas consideraciones, en esencia, a defender, en términos perentorios, que «no cabe que la Región espere ningún rendimiento» u otro beneficio que pueda tenerse en cuenta en un análisis a la luz del principio del operador privado en una economía de mercado, antes de reprochar a la República Italiana haber «sido incapaz de identificar ningún elemento de rentabilidad» o, «en cualquier caso», proporcionar informaciones «que indiquen de forma clara» que la Región Autónoma se había comportado como un operador privado en una economía de mercado. En cuarto término, esta institución no examinó en ningún momento, en profundidad, los elementos de que efectivamente disponía, como igualmente sostienen con acierto easyJet y Volotea.
- 156 Pues bien, de las disposiciones legales y reglamentarias controvertidas en los presentes asuntos y de sus procedimientos de aplicación, tal como se presentan en la Decisión controvertida (considerandos 44 a 46, 71 a 75 y 79 a 84) y se resumen en los apartados 5 a 25 de la presente sentencia, se desprende claramente que los contratos que se celebraron entre las entidades gestoras de aeropuertos y las compañías aéreas constituyen la concreción bilateral de planes de

actividades sujetos a la aprobación previa y a la fiscalización subsiguiente de la Región Autónoma, los cuales debían contener —y efectivamente contenían, según la Comisión— datos referidos, entre otros extremos, a las «iniciativas [que consideraban] viables las entidades gestoras de aeropuertos» y a las «previsiones económicas y financieras [que demuestren] las perspectivas de rentabilidad» de los servicios que debían prestarse, sobre los cuales correspondía a la Comisión pronunciarse.

- 157 Por otra parte, la Decisión controvertida no pone de manifiesto que la Comisión hiciera uso de las facultades que le permiten obtener la información adicional que le parezca necesaria o útil, en particular, de su facultad de dirigir a la República Italiana un requerimiento para que esta se los proporcione, en virtud del artículo 12, apartado 3, del Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo, de 13 de julio de 2015, por el que se establecen normas detalladas para la aplicación del artículo 108 TFUE (DO 2015, L 248, p. 9), circunstancia que es preciso tomar en consideración de conformidad con la jurisprudencia citada en el apartado 112 de la presente sentencia.
- 158 Por consiguiente, la Comisión infringió el artículo 107 TFUE, apartado 1, al no aplicar el principio del operador privado en una economía de mercado en los presentes asuntos y al estimar la existencia de una ventaja sobre la base de consideraciones jurídicas y fácticas que no pueden fundamentar tal apreciación.
- 159 Por todas las razones anteriores, los motivos primero y quinto invocados por Volotea y el segundo motivo invocado por easyJet son fundados.
- 160 Dado que la demostración de la existencia de una ventaja en el sentido del artículo 107 TFUE, apartado 1, constituye uno de los requisitos acumulativos necesarios para calificar una medida determinada de «ayuda de Estado» en el sentido de esa misma disposición —según se ha recordado en los apartados 102, 103 y 138 de la presente sentencia— y puesto que los motivos mencionados en el apartado anterior de la presente sentencia deben acogerse, procede estimar los recursos interpuestos por Volotea e easyJet y, en consecuencia, anular la Decisión controvertida en la medida en que se refiere a estas dos compañías aéreas, de conformidad con las pretensiones formuladas en primera instancia por cada una de ellas —en los términos en que se han recordado en los apartados 35 y 38 de esta misma sentencia—, sin que sea necesario examinar los otros motivos alegados en apoyo de los referidos recursos.

Costas

- 161 A tenor del artículo 184, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia, este decidirá sobre las costas cuando el recurso de casación sea fundado y dicho Tribunal resuelva definitivamente el litigio.
- 162 Conforme al artículo 138, apartado 1, del mismo Reglamento, aplicable al procedimiento de casación en virtud del artículo 184, apartado 1, de este, la parte que haya visto desestimadas sus pretensiones será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte.
- 163 En los presentes casos, al haber sido desestimadas las pretensiones de la Comisión en los asuntos acumulados C-331/20 P y C-343/20 P y en los asuntos T-607/17 y T-8/18, procede condenarla en costas en esos cuatro asuntos, conforme a lo solicitado por Volotea e easyJet.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Segunda) decide:

- 1) Anular la sentencia del Tribunal General de 13 de mayo de 2020, Volotea/Comisión (T-607/17, EU:T:2020:180).**
- 2) Anular la sentencia del Tribunal General de 13 de mayo de 2020, easyJet Airline/Comisión (T-8/18, EU:T:2020:182), en la medida en que este desestimó por infundado el recurso de anulación de easyJet Airline Co. Ltd.**
- 3) Anular la Decisión (UE) 2017/1861 de la Comisión, de 29 de julio de 2016, relativa a la ayuda estatal SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) ejecutada por Italia — Compensación a los aeropuertos de Cerdeña por obligaciones de servicio público (SIEG), en la medida en que se refiere a Volotea, S. A., por un lado, y a easyJet Airline, por otro lado.**
- 4) Condenar a la Comisión Europea a cargar con las costas correspondientes a los procedimientos de primera instancia y a los procedimientos de casación.**

Firmas