

DECISIONE (UE) 2023/1229 DELLA COMMISSIONE**del 7 giugno 2022****relativa all'aiuto di stato SA.58101 (2020/C ex 2020/N) e SA.62043 (2021/C ex 2021/N) cui il Portogallo intende dare esecuzione per il salvataggio e la ristrutturazione del gruppo SATA***[notificata con il numero C(2022) 3816]***(Il testo in lingua inglese è il solo facente fede)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

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

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

viste le decisioni con cui la Commissione ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea («/2») in relazione all'aiuto SA.58101 (2020/C) ⁽¹⁾ e SA.62043 (2021/C) ⁽²⁾,

dopo aver invitato gli interessati a formulare osservazioni a norma dei predetti articoli e viste le osservazioni presentate da una parte interessata e da altri soggetti terzi,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- 1) Con lettera del 13 agosto 2020, modificata e integrata il 14 agosto 2020, il Portogallo ha notificato alla Commissione l'intenzione di concedere un aiuto per il salvataggio a favore di SATA Air Açores — Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. («/2» o «/2») sotto forma di garanzia pubblica su un prestito bancario di 169 milioni di EUR a norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea («/2»).
- 2) Il 18 agosto 2020 la Commissione ha informato il Portogallo della propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, per valutare la compatibilità dell'aiuto per il salvataggio summenzionato alla luce degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà («/2») ⁽³⁾. La Commissione ha deciso di avviare tale procedimento in quanto dubitava che il principio dell'aiuto «/2» fosse rispettato nel caso di specie e intendeva esaminare se i tre aumenti del capitale sociale di SATA, per un totale di 72,6 milioni di EUR, sottoscritti dalla Regione autonoma delle Azzorre («/2») a partire dal 2017, di

⁽¹⁾ GU C 294 del 4.9.2020, pag. 41.

⁽²⁾ GU C 223 dell'11.6.2021, pag. 37.

⁽³⁾ Comunicazione della Commissione — Orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà (GU C 249 del 31.7.2014, pag. 1).

cui al considerando 13 di detta decisione (i «/2»), costituissero un precedente aiuto per il salvataggio o la ristrutturazione. Nella stessa decisione, a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), e dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE, la Commissione ha approvato un sostegno alla liquidità pari a 133 milioni di EUR per consentire a SATA di adempiere ai suoi effettivi obblighi di servizio pubblico («/2») e di fornire servizi essenziali di interesse economico generale («/2») nei suoi piccoli aeroporti e di mantenere la connettività della Regione ultraperiferica delle Azzorre.

- 3) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* («/2») ⁽⁴⁾ il 4 settembre 2020. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni sull'aiuto.
- 4) La Commissione ha ricevuto osservazioni da 19 parti interessate. Il 13 ottobre 2020 la Commissione ha trasmesso tali osservazioni al Portogallo, che ha presentato il suo riscontro scritto in merito con lettera del 16 novembre 2020.
- 5) Il 17 febbraio 2021 il Portogallo ha presentato un piano di ristrutturazione per SATA. Il 14 aprile 2021 il Portogallo ha notificato alla Commissione l'intenzione di concedere un aiuto per la ristrutturazione a sostegno del piano di ristrutturazione, sotto forma di un aumento di capitale pari a 186,7 milioni di EUR e di una garanzia pubblica sui prestiti pari a 144,2 milioni di EUR.
- 6) Con lettere del 29 marzo 2021 e del 16 aprile 2021, la Regione ha chiesto che le garanzie sui prestiti autorizzate dalla Commissione il 18 agosto 2020 venissero prorogate al 18 novembre 2021 e che fossero autorizzate ulteriori garanzie fino ad un importo supplementare di 122,5 milioni di EUR per un periodo di sette mesi, in attesa della valutazione del piano di ristrutturazione.
- 7) Con lettera del 30 aprile 2021 la Commissione ha informato il Portogallo della decisione di estendere il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE in relazione all'aiuto per la ristrutturazione notificato, approvando nel contempo, a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), e dell'articolo 106, paragrafo 2, TFUE, un ulteriore sostegno alla liquidità pari a 122,5 milioni di EUR per garantire il proseguimento degli OSP e dei SIEG fino al 21 novembre 2021 incluso o fino all'adozione di una decisione definitiva da parte della Commissione, se anteriore. La decisione è stata pubblicata anche nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* («/2») ⁽⁵⁾ l'11 giugno 2021.
- 8) Il Portogallo ha presentato le sue osservazioni sulla decisione di proroga con lettera del 10 giugno 2021 e ha modificato e ulteriormente aggiornato il piano di ristrutturazione il 15 luglio e il 2 dicembre 2021.
- 9) Il 1° giugno 2021 e il 30 novembre 2021 il Portogallo ha informato la Commissione che il beneficiario aveva rimborsato i precedenti aumenti di capitale alla Regione maggiorati degli interessi, conformemente al capo V del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione ⁽⁶⁾.
- 10) La Commissione ha ricevuto osservazioni sulla decisione di proroga da 14 parti interessate. Il 14 luglio 2021 la Commissione le ha trasmesse al Portogallo, che ha presentato osservazioni con lettera del 12 agosto 2021.
- 11) Il 5 novembre 2021 la Commissione ha autorizzato, a norma degli articoli 107, paragrafo 3, lettera c), e 106, paragrafo 2, TFUE, una modifica e una proroga temporale del sostegno alla liquidità approvato a favore di SATA in attesa della chiusura del procedimento ⁽⁷⁾.
- 12) Il 6 aprile 2022 il Portogallo ha ritirato la notifica dell'aiuto per il salvataggio a favore di SATA, confermando che l'aiuto per il salvataggio non era stato concesso. Nelle stesse osservazioni presentate il 6 aprile 2022 il Portogallo ha fornito anche ulteriori informazioni aggiornate.

⁽⁴⁾ GU C 294 del 4.9.2020, pag. 41.

⁽⁵⁾ GU C 223 dell'11.6.2021, pag. 37.

⁽⁶⁾ Regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, del 21 aprile 2004, recante disposizioni di esecuzione del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (GU L140 del 30.4.2004, pag. 1).

⁽⁷⁾ Decisione della Commissione del 5 novembre 2021, SA.58101 e SA.62043 – Portogallo – Aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione di SATA – Sostegno alla liquidità urgente, pubblicata sul sito Internet della Commissione europea (https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_58101), in cui la Commissione non ha sollevato obiezioni, nei limiti dell'importo di bilancio già autorizzato di 255,5 milioni di EUR, i) alla proroga delle garanzie già concesse sui prestiti o ii) alla sostituzione di tali prestiti con prestiti di azionisti concessi direttamente a favore di SATA Azores Airlines.

- 13) Il Portogallo ha convenuto in via eccezionale di rinunciare ai diritti derivanti dall'articolo 342 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 3 del regolamento n. 1/1958 ⁽⁸⁾ e di far adottare e notificare la decisione in inglese a norma dell'articolo 297 TFUE.

2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLE MISURE

2.1. Il beneficiario: controllate operative e attività

- 14) SATA è una compagnia aerea operativa, una Sociedade Anónima (società a responsabilità limitata) ⁽⁹⁾, e detiene partecipazioni in altre società con sede nella Regione. SATA è stata costituita nel 1941 ed è interamente di proprietà del governo regionale. SATA è l'azionista unico di SATA Internacional - Azores Airlines, S.A. («/2»), Gestão de Aeródromos, S.A. («/2» o «/2») e dell'operatore turistico Azores Vacations America, Inc. («/2»), una società inattiva attualmente oggetto di una procedura di liquidazione. Inoltre SATA è stato l'azionista unico di un altro operatore turistico, ossia Azores Vacations Canada, Inc. («/2»), che è già stato liquidato [considerando (62)].
- 15) Ogni riferimento a SATA o all'impresa beneficiaria sostenuta dall'aiuto per la ristrutturazione nella presente decisione comprende SATA Air Açores e tutte le sue controllate, salvo ove diversamente indicato per distinguere l'attività di vettore aereo (svolta come «/2») dalle attività delle sue controllate.
- 16) SATA impiega circa 1 400 persone, di cui 1 150 a livello locale nella Regione, corrispondenti a circa il 10 % dell'occupazione totale nel settore del turismo e all'1 % dell'occupazione totale nelle Azzorre e 250 a Lisbona ⁽¹⁰⁾. Come descritto nella decisione di avvio del procedimento ⁽¹¹⁾ e nella decisione di proroga ⁽¹²⁾, SATA fornisce i seguenti servizi: i) direttamente e tramite la sua società interamente controllata, Azores Airlines, servizi di trasporto aereo passeggeri e merci su rotte soggette a OSP e su base commerciale; e ii) tramite SGA, SATA fornisce un SIEG in relazione ai piccoli aeroporti e agli aeroporti della Regione. Le sezioni da 2.1.1 a 2.1.3 descrivono separatamente le due serie di attività.

2.1.1. OSP assolti da SATA e Azores Airlines

- 17) Per garantire la continuità della fornitura del servizio aereo di linea sulle rotte che servono le Azzorre, alcuni servizi di trasporto aereo di linea di passeggeri nella Regione sono stati soggetti a OSP a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹³⁾. Gli obblighi riguardano, tra l'altro, la frequenza minima dei voli, gli orari, la categoria di aeromobili utilizzati e la capacità massima di configurazione interna, le tariffe, la continuità e puntualità del servizio e la commercializzazione dei voli ⁽¹⁴⁾. Gli OSP contribuiscono a compensare l'isolamento dell'arcipelago delle Azzorre dovuto alla distanza dalla terraferma e alle condizioni meteorologiche, soprattutto in inverno.
- 18) SATA Air Açores effettua solo voli interinsulari con OSP con esclusiva e compensazione, mentre Azores Airlines effettua voli dalle Azzorre verso il Portogallo continentale, Madera e destinazioni internazionali, con OSP sulle rotte verso il Portogallo continentale e Madera senza esclusiva e senza compensazione. In entrambi i casi, tali obblighi sono statuiti in contratti di servizio pubblico o atti di incarico che impongono requisiti minimi in termini di

⁽⁸⁾ Regolamento n. 1 del Consiglio, del 15 aprile 1958, che stabilisce il regime linguistico della Comunità economica europea (GU L 17 del 6.10.1958, pag. 385/58).

⁽⁹⁾ La Sociedade Anónima figura nell'allegato I [Tipologie di imprese di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera a)] della direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, relativa ai bilanci d'esercizio, ai bilanci consolidati e alle relative relazioni di talune tipologie di imprese, recante modifica della direttiva 2006/43/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e abrogazione delle direttive 78/660/CEE e 83/349/CEE del Consiglio (GU L 182 del 29.6.2013, pag. 19).

⁽¹⁰⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 2 dicembre 2021, allegato 1 – Piano strategico e di ristrutturazione SATA 2021-25, pagg. 21-24.

⁽¹¹⁾ Decisione di avvio del procedimento, considerando 7.

⁽¹²⁾ Decisione di proroga, considerando da 7 a 9.

⁽¹³⁾ Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3).

⁽¹⁴⁾ Ad esempio, la legge 105/2019, che modifica il decreto legge 134/2015 (relativo alla concessione di un'indennità di mobilità sociale ai cittadini beneficiari, nell'ambito dei servizi aerei e marittimi tra il continente e la regione autonoma di Madera e tra quest'ultima e la Regione autonoma delle Azzorre, perseguendo obiettivi di coesione sociale e territoriale) stabilisce che il prezzo massimo del biglietto è pari a 30,00 EUR.

continuità, regolarità, tariffe e capacità, che devono essere tra l'altro adeguati, in circostanze normali, alla fornitura di servizi aerei di linea sulle rotte in questione. Nel 2019 SATA Air Açores ha effettuato più di 15 000 voli, con sei aerei Dash Bombardier che hanno trasportato circa 766 000 passeggeri.

- 19) In particolare dal 1996 SATA Air Açores serve le nove isole della Regione attraverso il trasporto aereo interinsulare, per un totale di 14 rotte soggette a OSP all'interno delle Azzorre, corrispondenti al 100 % del trasporto aereo all'interno della Regione ⁽¹⁵⁾. SATA Air Açores è l'unica compagnia aerea che ha presentato offerte per tali rotte soggette a OSP ⁽¹⁶⁾. Gli OSP sono stati da ultimo affidati in via esclusiva a SATA Air Açores mediante un contratto di servizio pubblico, comprensivo di compensazione ai sensi del regolamento (CE) n. 1008/2008, con un nuovo contratto firmato il 28 settembre 2021 ⁽¹⁷⁾ per un nuovo periodo di cinque anni decorrente dal 1° novembre 2021 ⁽¹⁸⁾.
- 20) Azores Airlines è stata costituita nel 1990 con la denominazione «/2» ed è stata acquisita da SATA nel dicembre 1994. Dispone di un centro amministrativo a Ponta Delgada e di una base operativa a Lisbona. Azores Airlines effettua: i) tre rotte soggette a OSP (OSP aperti senza esclusiva e senza compensazione) che collegano il Portogallo continentale a tre punti di accesso delle Azzorre (isole di Santa Maria, Horta e Pico) e ii) una rotta soggetta a OSP (OSP aperto senza esclusiva e senza compensazione) che collega Ponta Delgada a Funchal (isola di Madera). Nessun altro vettore aereo opera in concorrenza con Azores Airlines su tali rotte, sebbene il contratto di servizio pubblico non preveda alcuna esclusiva, come spiegato sopra (considerando 18).
- 21) Come sottolineato dal Portogallo, gli OSP su queste quattro rotte non si basano sulla redditività economica, bensì sull'interesse della Regione a garantire la continuità di tali rotte per motivi di interesse pubblico ⁽¹⁹⁾. Infatti, sebbene le quattro rotte soggette a OSP siano aperte a tutti gli operatori, Azores Airlines è l'unico operatore che ha manifestato interesse a rispettare gli OSP senza compensazione. Il 27 marzo 2021 è stato imposto un OSP di emergenza per il COVID-19 ⁽²⁰⁾ su due rotte (Lisbona – Horta – Lisbona e Lisbona – Santa Maria – Lisbona) per la stagione estiva IATA (International Aviation Transport Association) 2021, prorogato il 28 ottobre 2021 per la stagione invernale IATA 2021-2022. Il Portogallo e la Regione stanno attualmente valutando la situazione di queste quattro rotte e le loro possibili modifiche in futuro ⁽²¹⁾ (considerando da 57 a 59 e 106).

⁽¹⁵⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 2 dicembre 2021, allegato 1 – Piano strategico e di ristrutturazione SATA 2021-25, pag. 24.

⁽¹⁶⁾ Le rotte definite come OSP interinsulari e pubblicate nella Gazzetta ufficiale (cfr. le note informative nella GU C 29 del 28.1.2020, pagg. 8 e 9) sono le seguenti 15 rotte, essenzialmente organizzate in tre cluster di principali centri urbani, ossia Ponta Delgada, Terceira e Horta: a) Ponta Delgada-Santa Maria-Ponta Delgada (PDL-SMA-PDL), b) Ponta Delgada-Terceira-Ponta Delgada (PDL-TER-PDL), c) Ponta Delgada – Graciosa – Ponta Delgada (PDL-GRW-PDL), d) Ponta Delgada-Horta-Ponta Delgada (PDL-HOR-PDL), e) Ponta Delgada-Pico-Ponta Delgada (PDL-PIX-PDL), f) Ponta Delgada-São Jorge-Ponta Delgada (PDL-SJZ-PDL), g) Ponta Delgada-Flores-Ponta Delgada (PDL-FLW-PDL), h) Ponta Delgada – Corvo – Ponta Delgada (PDL-CVU-PDL), i) Terceira-Graciosa-Terceira (TER-GRW-TER), j) Terceira-São Jorge-Terceira (TER-SJZ-TER), k) Terceira-Pico-Terceira (TER-PIX-TER), l) Terceira-Horta-Terceira (TER-HOR-TER), m) Terceira-Flores-Terceira (TER-FLW-TER), n) Horta-Flores-Horta (HOR-FLW-HOR) e o) Horta-Corvo-Horta (HOR-CVU-HOR). Poiché alcune rotte possono essere aggregate – in particolare PDL-FLW-PDL può essere combinata con TER-FLW-TER o HOR-FLW-HOR e HOR-CVU-HOR può essere combinata con HOR-FLW-HOR – il numero effettivo di rotte soggette a OSP su cui opera SATA Air Açores è attualmente pari a 14.

⁽¹⁷⁾ Sito ufficiale del governo delle Azzorre, pubblicazione intitolata «Novas Obrigações de Serviço Público do Transporte Aéreo nos Açores» del 29 ottobre 2021: <https://portal.azores.gov.pt/en/web/comunicacao/news-detail?id=4797175>.

⁽¹⁸⁾ In particolare il governo regionale delle Azzorre ha approvato, il 2 giugno 2021, la risoluzione n. 141/2021 in cui ha autorizzato ufficialmente l'avvio di una gara d'appalto internazionale per gli OSP interinsulari per l'aggiudicazione di un contratto di cinque anni, in linea con la procedura di cui al regolamento (CE) n. 1008/2008.

⁽¹⁹⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 2 dicembre 2021, allegato 1 – Piano strategico e di ristrutturazione SATA 2021-25, pag. 24.

⁽²⁰⁾ Cfr. *Panoramica delle norme in materia di aiuti di Stato e delle norme sugli obblighi di servizio pubblico applicabili al settore del trasporto aereo durante la pandemia di COVID-19*, disponibile all'indirizzo https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/air_transport_overview_sa_rules_during_coronavirus.pdf.

⁽²¹⁾ L'autorità competente a sottoscrivere i contratti di servizio pubblico è la Repubblica portoghese, e non la Regione, ai sensi del diritto nazionale (decreto legge n. 138/99 del 23 aprile 1999).

2.1.2. SIEG forniti da SGA

- 22) SGA, acquisita da SATA nel 2005, gestisce gli aeroporti di Pico, Graciosa, Corvo e São Jorge, nonché il terminal dell'isola di Flores, come un SIEG fino alla scadenza del suo incarico nel luglio 2025 ⁽²³⁾. Il traffico aereo in ciascuno di tali aeroporti e in tale terminal è stato inferiore a 200 000 passeggeri all'anno nei tre anni precedenti ⁽²³⁾. Pertanto il Portogallo ha comunicato alla Commissione il SIEG relativo a questi cinque aeroporti nel periodo 2016-2017 ⁽²⁴⁾. Il Portogallo ritiene infatti che la necessità di garantire la connettività di un'area isolata dell'Unione giustifichi il SIEG, data la mancanza di mezzi di trasporto alternativi disponibili e alla luce dei criteri stabiliti negli orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree ⁽²⁵⁾ («/2»).
- 23) Il Portogallo ritiene che, a causa del traffico limitato, prevalentemente stagionale, e della lontananza della loro ubicazione, la gestione di tali aeroporti non sia economicamente attraente per i privati, a differenza degli aeroporti di São Miguel e Terceira. La concessione attribuita a SGA per i servizi di gestione degli aeroporti di Graciosa, Pico, São Jorge e Corvo prevede che la compensazione per il suo SIEG sia corrisposta a SGA per ogni anno di durata del contratto. La compensazione per il periodo dal 2020 al 2025 è stata fissata a 17 milioni di EUR.

2.1.3. Servizi offerti da SATA su base commerciale

- 24) Oltre ai servizi soggetti a OSP e i SIEG, SATA fornisce anche servizi di trasporto aereo su base commerciale, come ad esempio il trasporto aereo di merci e, tramite Azores Airlines, servizi di trasporto passeggeri su rotte liberalizzate, compresi i voli per facilitare i viaggi della significativa diaspora portoghese negli Stati Uniti d'America (USA) e in Canada, nonché per offrire migliori condizioni di accesso alle isole Azzorre. Tuttavia, in termini di collegamenti con l'Unione, oltre al Portogallo continentale, SATA ha solo due voli diretti verso altre destinazioni europee, vale a dire Londra e Francoforte, come illustrato di seguito (considerando 28) ⁽²⁶⁾.
- 25) In particolare, SATA Air Açores fornisce il 100 % del carico aereo regionale trasportato nelle nove isole dell'arcipelago, pari a circa 2 900 tonnellate di merci all'anno, mentre Azores Airlines trasporta oltre il [60-70] % del carico aereo da e al di fuori delle Azzorre, corrispondenti a oltre 1 300 tonnellate di merci, tra cui pesce, posta e forniture mediche ⁽²⁷⁾. In concorrenza con Azores Airlines, solo TAP opera nei servizi di trasporto merci da/verso le Azzorre, con una quota di mercato che, nel 2019, era pari a circa il [30-40] % ⁽²⁸⁾.
- 26) Per quanto riguarda i voli internazionali, che svolgono un ruolo importante nell'economia della Regione, principalmente attraverso investimenti e spese private, Azores Airlines opera su rotte regolari nell'Atlantico settentrionale per Boston, Oakland, Toronto e Montreal. Azores Airlines gestisce anche mercati turistici di nicchia e servizi charter. Nel complesso, nel 2019 Azores Airlines ha effettuato circa 7 000 voli (anche sulle rotte soggette a OSP), con sei aerei Airbus 320 a medio raggio, trasportando circa 946 000 passeggeri, corrispondenti al 40 % dei passeggeri trasportati nelle Azzorre dall'estero.
- 27) Inoltre, al fine di collegare l'America settentrionale, il Portogallo continentale e la Regione durante tutto l'anno, dal 1985 SATA ha controllato due tour operator in America settentrionale, Azores Vacations America e Azores Vacations Canada.

⁽²²⁾ La concessione relativa ai servizi pubblici aeroportuali a sostegno dell'aviazione civile nelle isole Graciosa, Pico, São Jorge e Corvo è stata attribuita a SGA con contratto del 1° luglio 2005, sottoscritto ai sensi della delibera del governo regionale n. 102/2005, del 16 giugno 2005, per un periodo di 10 anni, rinnovabile per periodi di cinque anni, per una durata massima di 20 anni.

⁽²³⁾ Nel 2019, quando il numero di passeggeri (in partenza e in arrivo) tra il 2017 e il 2019 era il più elevato in tutti e cinque gli aeroporti, il numero di passeggeri era il seguente: Pico (144 787), Graciosa (57 013), Corvo (8 825) São Jorge (80 629) e Flores (63 568).

⁽²⁴⁾ Comunicazione all'indirizzo https://ec.europa.eu/competition/state_aid/public_services/2016_2017/portugal_en.pdf

⁽²⁵⁾ Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree, punti 72 e 75, lettera a), GU C 99 del 4.4.2014, pag. 3. Al punto 72, la Commissione ritiene che la gestione complessiva di un aeroporto possa essere considerata un SIEG, in particolare nel caso delle regioni ultraperiferiche (isole) dell'Unione, e al punto 75, lettera a), la Commissione ricorda che la decisione n. 2012/21/UE copre la compensazione del servizio pubblico concessa agli aeroporti nei quali la media del traffico annuale non supera i 200 000 passeggeri per l'intera durata dell'incarico.

⁽²⁶⁾ Risposta del Portogallo del 6 agosto 2020 a una richiesta di informazioni della Commissione.

⁽²⁷⁾ Dati per il 2019, nelle osservazioni presentate dal Portogallo il 2 dicembre 2021, allegato 1 – Piano strategico e di ristrutturazione SATA 2021-25, pag. 24.

⁽²⁸⁾ Fonte: *Servizi di comunicazione-Quote di mercato*, nella risposta del Portogallo del 6 agosto 2020, citata in precedenza.

- 28) In concorrenza con SATA, le rotte commerciali tra l'arcipelago delle Azzorre e il resto del territorio dell'Unione sono gestite, in ordine di grandezza, da TAP-Transportes Aéreos Portugueses S.A., Ryanair, Arkefly e Jetairfly, sebbene alcune di queste rotte siano state sospese a seguito della pandemia di COVID-19. Per quanto riguarda i collegamenti diretti, nel 2019 Ryanair ha collegato le Azzorre a Lisbona e Porto (in Portogallo) e a Londra, Manchester e Francoforte (fuori dal Portogallo). Sulle rotte Londra e Francoforte, nel 2019 Azores Airlines deteneva quote di mercato pari, rispettivamente, al 70 % e al 23,6 %, mentre Ryanair deteneva quote di mercato pari al 30 % e al 76,4 % ⁽²⁹⁾. Jetairfly opera su una rotta che collega le Azzorre a Bruxelles. Arkefly ha collegato le Azzorre ad Amsterdam e a Tenerife nelle isole Canarie (Spagna) ⁽³⁰⁾.
- 29) Infine, in termini di modalità di trasporto alternative, i traghetti garantiscono solo i collegamenti tra le due isole più vicine (Faial e Pico) e quelli con l'isola di São Jorge, con frequenza giornaliera nel periodo estivo, ma solo con frequenza settimanale durante l'inverno. Di conseguenza, a causa della distanza geografica e delle condizioni meteorologiche, come dimostrato dal Portogallo ⁽³¹⁾, la popolazione azzorriana dipende dal trasporto aereo durante tutto l'anno per la mobilità interinsulare, oltre che per viaggiare al di fuori dell'arcipelago ⁽³²⁾.

2.2. Descrizione della situazione finanziaria del beneficiario e origine delle difficoltà finanziarie

2.2.1. Situazione finanziaria per quanto riguarda il capitale proprio, le perdite e il capitale sociale sottoscritto

- 30) Come descritto nella decisione di apertura del procedimento e nella decisione di proroga ⁽³³⁾, SATA si trova ad affrontare difficoltà finanziarie almeno dal 2014, con perdite di esercizio costanti e consistenti e un patrimonio netto negativo pari a -55,8 milioni di EUR nel 2014. Negli anni successivi, a causa del costante accumulo di perdite, SATA ha registrato un aumento del patrimonio netto negativo (-94,6 milioni di EUR nel 2016, -135,6 milioni di EUR nel 2017 ⁽³⁴⁾ e -156,3 milioni di EUR nel 2018 ⁽³⁵⁾). Nel 2019 SATA presentava un patrimonio netto negativo totale notevolmente aumentato, pari a -230,3 milioni di EUR. Ciò dimostra che più della metà, anzi tutto il capitale sociale sottoscritto si era esaurito. Inoltre circa il 70 % del debito totale nei confronti dei fornitori nel 2019 era scaduto e i 464 milioni di EUR di passività superavano di gran lunga le sue attività pari a 234 milioni di EUR. Di conseguenza SATA soddisfaceva anche le condizioni previste dal diritto nazionale per essere posta in una procedura concorsuale fondata sull'insolvenza su richiesta dei creditori.
- 31) La posizione in termini di capitale proprio e la situazione finanziaria di SATA si sono ulteriormente deteriorate dopo la decisione di avvio del procedimento e la decisione di proroga. L'utile netto di SATA è risultato negativo nel 2020 (-87,1 milioni di EUR) e si stima che rimarrà tale nel 2021 (-32,7 milioni di EUR) e nel 2022 ([...] milioni di EUR). Di conseguenza il capitale proprio è risultato negativo nel 2020 (-369,3 milioni di EUR) e nel 2021 (-319,5 milioni di EUR) e dovrebbe rimanere tale nel 2022 ([...] milioni di EUR) ⁽³⁶⁾.

2.2.2. Cause strutturali e cause di difficoltà finanziarie e operative

- 32) Il Portogallo spiega che, oltre al sottofinanziamento delle sue operazioni soggette a OSP/SIEG (considerando da 17 a 23, 57 e 129), la difficile situazione generale di SATA è stata e rimane causata principalmente dagli scarsi risultati di Azores Airlines. A titolo esemplificativo, nel 2019 SATA Air Açores ha registrato entrate pari a 84 milioni di EUR e un utile positivo di 2 milioni di EUR al lordo di interessi e imposte (EBIT) nonché un reddito netto ugualmente positivo di 2 milioni di EUR. SGA ha registrato entrate pari a 3 milioni di EUR, un EBIT prossimo allo zero, seppur ancora positivo, e un reddito netto di 0,1 milioni di EUR. Al contrario, Azores Airlines ha registrato entrate pari a 157 milioni di EUR, ma un EBIT negativo di -33 milioni di EUR e perdite nette di 56 milioni di EUR che hanno annullato gli utili netti delle altre controllate operative.

⁽²⁹⁾ Fonte: Amadeus market Insight, nella risposta del Portogallo del 6 agosto 2020, citata in precedenza. I dati si riferiscono solo ai collegamenti diretti, in quanto esistono altre offerte indirette, in particolare da parte di TAP Air Portugal, passando da Lisbona.

⁽³⁰⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 20 luglio 2020, allegato 6 - Quadro competitivo nel settore dell'aviazione nel mercato azzorriano.

⁽³¹⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 2 dicembre 2021, allegato 1 - Piano strategico e di ristrutturazione SATA 2021-25, pag. 18.

⁽³²⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 20 luglio 2020, punto 42 e segg.

⁽³³⁾ Decisione di avvio del procedimento, considerando da 11 a 22 e decisione di proroga, considerando 13 e 14.

⁽³⁴⁾ Comunicazione del Portogallo del 13 agosto 2020, Conti annuali consolidati e allegato 2.2 della notifica.

⁽³⁵⁾ Notifica del Portogallo del 13 agosto, allegato 1.1. - Bilanci consolidati 2018 e 2019 del gruppo SATA.

⁽³⁶⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 2 dicembre 2021, allegato 4 - Requisiti di finanziamento SATA, pag. 10.

- 33) Sulla base delle informazioni fornite dal Portogallo, sei fattori chiave hanno contribuito all'origine delle difficoltà di Azores Airlines ⁽³⁷⁾: i) il ridotto utilizzo della capacità (40-50 % al di sotto del tempo di volo di riferimento per aeromobile, essendo il piano di rete storicamente e fortemente dipendente dal traffico stagionale e dalla mancanza di voli notturni), ii) l'aumento dei costi di compensazione a causa di irregolarità nell'orario dei voli: da 1,5 milioni di EUR nel 2015 a 4,5 milioni di EUR nel 2019, mentre nel solo 2018 il costo degli aeromobili noleggiati per ovviare ai disservizi era di oltre 15 milioni di EUR, iii) gli elevati costi di manutenzione legati alla flotta esistente che necessitava di pesanti interventi correttivi nel 2019 e gli elevati accantonamenti richiesti nel 2019, iv) i costi supplementari per la sostituzione della flotta (la consegna tardiva di un aeromobile A321 nel 2019 ha comportato la necessità di un noleggio supplementare, mentre i ritardi nella formazione degli equipaggi per la nuova flotta hanno comportato conseguenti cancellazioni nella stagione di punta del 2017), v) ricavi e prestazioni inferiori a quelli abituali, dati i requisiti degli OSP (limitazioni di orario per le quattro rotte soggette a OSP che hanno limitato l'ottimizzazione della rete, della flotta e dell'equipaggio, tariffe regolamentate soggette a OSP che hanno ridotto il potenziale di entrate, con le quattro rotte soggette a OSP che hanno avuto un impatto negativo sul margine EBIT pari a 13 milioni di EUR nel 2019), vi) la maggiore pressione derivante, dopo il 2015, dalla liberalizzazione della rotta Ponta Delgada – Lisbona da parte dei vettori low cost, con l'ingresso di Ryanair, e con TAP che ha effettuato sempre più voli dal centro aeroportuale SATA di Ponta Delgada, ad esempio verso destinazioni nordamericane.

2.2.3. Effetti della pandemia di COVID-19 sulle attività e sui risultati del beneficiario

- 34) Gli effetti della pandemia di COVID-19 nei settori dell'aviazione e del turismo hanno aggravato le difficoltà di SATA. La pandemia ha innescato uno shock consistente e duraturo della domanda, causato principalmente dalle restrizioni dei viaggi e del commercio messe in atto in Portogallo, in altri Stati membri e nell'America settentrionale per frenarne la diffusione a partire dal marzo 2020, e che hanno un effetto visibile sull'economia reale delle Azzorre (nonché nella regione autonoma di Madera ⁽³⁸⁾).
- 35) SATA ha effettuato 34 821 voli nel periodo compreso tra marzo 2020 e febbraio 2022, contro i 44 000 voli effettuati nei due anni precedenti la pandemia di COVID-19 tra marzo 2018 e febbraio 2020, riducendo così l'offerta del 21 %. Con riferimento agli stessi periodi e all'impatto sulle attività di SATA, il numero di passeggeri trasportati è sceso del 43,5 %, passando da 3,36 milioni a 1,9 milioni, i posti disponibili per chilometro sono diminuiti del 43,2 %, passando da 5 843 milioni a 3 326 milioni, e le entrate per passeggero/chilometro sono diminuite del 58 %, passando da 4 582 milioni a 1 928 milioni. Analogamente il numero di passeggeri in partenza e in arrivo negli aeroporti gestiti da SGA è diminuito del 33 %, passando da 0,56 milioni a 0,38 milioni, e i redditi di esercizio sono diminuiti del 46 % ⁽³⁹⁾.
- 36) In termini di mancati guadagni a seguito dello scoppio della pandemia di COVID-19, anche stimando in modo prudente che le entrate di SATA sarebbero aumentate a un tasso di crescita del 5 %, inferiore al tasso di crescita del 7,8 % per SATA Air Açores e del 5,1 % per Azores Airlines nel periodo tra il 2015 e il 2019, dal confronto emerge un mancato guadagno pari, rispettivamente, a 35,3 milioni di EUR per SATA Air Açores e a 180,3 milioni di EUR per Azores Airlines. Nonostante le misure adottate per ridurre i costi non fissi o semiffissi, l'impatto sull'EBITDA di SATA può essere stimato a circa 80 milioni di EUR, con una perdita di reddito netto pari a 54,5 milioni di EUR nel periodo da marzo 2020 a febbraio 2022 rispetto al periodo da marzo 2018 a febbraio 2020.
- 37) Il 30 aprile 2021 la Commissione ha approvato, a norma dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE, una compensazione di 12 milioni di EUR a favore di SATA Air Açores e Azores Airlines per i danni diretti subiti a causa delle restrizioni di viaggio imposte dalla Regione, dal Portogallo e dalle autorità di altri paesi di destinazione tra il 19 marzo 2020 e il 30 giugno 2020 per limitare la diffusione della pandemia di COVID-19 ⁽⁴⁰⁾. Tuttavia il forte calo della domanda causato dalla pandemia di COVID-19 si è protratto dopo il giugno 2020 e l'impatto sulle entrate e sulle perdite di SATA è stato finora da cinque a sei volte superiore alle perdite coperte dagli aiuti per il risarcimento dei danni.

⁽³⁷⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 2 dicembre 2021, allegato 1 – Piano strategico e di ristrutturazione SATA 2021-25, pag. 9.

⁽³⁸⁾ Decisione della Commissione del 30 aprile 2021 sul caso SA.62505 (2021/N) COVID-19: Modifica di SA.56873 Regime di sovvenzioni dirette e regime di garanzia dei prestiti (GU C 195 del 21.5.2021, pag. 22).

⁽³⁹⁾ Risposta del Portogallo alla richiesta di informazioni della Commissione presentata il 6 aprile 2022, pagg. da 8 a 10.

⁽⁴⁰⁾ Decisione della Commissione, del 30 aprile 2021, sul caso SA.61771 (2021/N) - COVID-19 - SATA - Risarcimento dei danni derivanti da eventi straordinari (GU C 285 del 16.7.2021, pag. 7).

2.3. Descrizione del piano di ristrutturazione e delle misure per la ristrutturazione

2.3.1. Ristrutturazione delle attività

- 38) L'aiuto per la ristrutturazione sostiene l'attuazione di un piano di ristrutturazione che è già stato attuato dalla fine del 2020 ⁽⁴¹⁾ e che terminerà alla fine del 2025. Il piano di ristrutturazione prevede il rilancio delle attività di SATA sulla base di una riorganizzazione del governo societario di SATA come gruppo e una particolare attenzione al trasporto aereo per garantire la connettività essenziale della Regione, con la conseguente riduzione delle rotte non essenziali e l'introduzione di misure di efficienza nelle attività di trasporto aereo.
- 39) Le sezioni che seguono descrivono separatamente le misure di ristrutturazione, in quanto ciascuna di esse costituisce, secondo il Portogallo, una caratteristica distinta della strategia complessiva volta a garantire il ripristino della redditività a lungo termine del beneficiario al termine del piano. La descrizione comprende inoltre una sezione che descrive le misure proposte per limitare la distorsione della concorrenza causata dall'aiuto per la ristrutturazione e una sezione sulla necessità di un intervento statale, come sostenuto dal Portogallo.

2.3.1.1. Riorganizzazione della struttura societaria

- 40) Il Portogallo intende semplificare la struttura societaria di SATA in modo da renderla più attraente per potenziali investitori privati in futuro. La riorganizzazione è iniziata alla fine del 2021 e comporterà la creazione di una nuova holding («/2»), costituita dalla Regione, che diventerà la holding del gruppo SATA. Di conseguenza SATA Air Açores e le sue attuali controllate, ossia Azores Airlines e SGA, nonché la nuova entità derivante dallo scorporo delle attività di assistenza a terra, diventeranno società interamente controllate dalla Regione tramite la nuova SATA SGPS ⁽⁴²⁾.
- 41) La riorganizzazione societaria comporta le seguenti fasi: i) costituzione di un nuovo soggetto, SATA SGPS, da parte della Regione; ii) trasferimento di SATA e delle sue controllate a SATA SGPS; iii) cessione di [...].
- 42) La riorganizzazione societaria sarebbe necessaria per razionalizzare e ottimizzare la struttura del gruppo SATA, al fine di prepararla alla cessione di attivi come previsto nel piano (considerando da 62 a 63), nonché per separare chiaramente le diverse missioni di ciascuna controllata.

2.3.1.2. Maggiore efficienza e riduzione dei costi

- 43) Il piano di ristrutturazione si basa sul ripristino della posizione di mercato di SATA ai livelli pre-COVID entro il 2023 (in Europa occidentale, a livello regionale e internazionale) in termini di volumi di traffico, nonché di entrate ⁽⁴³⁾, e sulla crescente attrattiva delle Azzorre come destinazione turistica, con un aumento della domanda da parte della diaspora portoghese nell'America settentrionale. Tuttavia le autorità portoghesi sottolineano anche che la capacità di SATA si concentrerà sulle attività essenziali, in particolare sugli OSP e sui SIEG, che possono essere ridotti da SATA con un minor livello di flessibilità, tenuto conto del tipo di servizio e della natura del traffico, mentre le restanti rotte non essenziali saranno ridotte al minimo indispensabile per migliorare l'utilizzo e ottimizzare la rete. Ciò nonostante, secondo le ultime informazioni fornite dal Portogallo, SATA sta già ottenendo risultati superiori alle proiezioni del piano aziendale e le prestazioni delle compagnie aeree SATA, in termini di passeggeri trasportati, sono ben al di sopra dei dati europei e mondiali. Più specificamente, mentre nel 2021 la domanda di passeggeri di IATA International era inferiore del 75,5 % rispetto ai livelli del 2019, per SATA Azores Airlines essa era inferiore di

⁽⁴¹⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 10 giugno 2021, pag. 8, che elencano i contratti già stipulati con fornitori, sindacati, banche, ecc.

⁽⁴²⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 22 ottobre 2021, pag. 7.

⁽⁴³⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 2 dicembre 2021, allegato 3, Risultati e prestazioni del gruppo SATA nel 2021, novembre 2021, pag. 11, e osservazioni del 6 aprile 2022, pagg. 12-13. Il Portogallo spiega che, per i dati storici, il piano aziendale di SATA utilizza i dati di mercato di Sabre AirVision Market Intelligence Global Demand Data (DGG) e di OAG; per quanto riguarda l'evoluzione del mercato e le stime di crescita, il piano di ristrutturazione si basa sulle previsioni della domanda di trasporto aereo 2019-25 di IATA/Oxford Economics (pubblicazione di novembre 2020); inoltre il Portogallo fa riferimento all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO - «Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis», Montréal, Canada, 12 gennaio 2022).

appena il 31 % rispetto ai livelli del 2019 (inferiore del 25 % se si include il traffico interinsulare di Air Açores), mentre nel secondo semestre del 2021 i volumi di passeggeri erano inferiori solo del 10 % rispetto allo stesso periodo del 2019. Inoltre il Portogallo evidenzia che le prestazioni di SATA in termini di passeggeri trasportati nello scorso anno sono nettamente superiori ai dati europei e mondiali, rappresentando solo il -25 % dei passeggeri rispetto al 2019 (entrambe le compagnie aeree prese insieme), un dato molto migliore rispetto alla stima dell'ICAO per l'Europa (-56 %) o per il mondo (-49 %).

- 44) Come spiegato dal Portogallo, il piano di ristrutturazione si fonda su due strategie principali: i) il miglioramento delle attività e degli orari dei voli e ii) la riduzione dei costi operativi.
- 45) Il miglioramento della capacità e dell'uso della flotta si basa sull'eliminazione graduale degli aerei più vecchi e a fine ciclo di vita e sulla riduzione del numero di aeromobili da 15 a 13 e, una volta completato il piano di ristrutturazione e la cessione di Azores Airlines, a soli sei aeromobili. Entro il 2025 Azores Airlines gestirà sette aerei (A-320 e A-320/21 NEO), oltre a un eventuale aeromobile supplementare nell'ambito di un contratto «/2» (PBH) ⁽⁴⁴⁾, verso 17 destinazioni, mentre SATA Air Açores gestirà sei aerei (Q400 e Q200) verso nove destinazioni. Il tempo di volo per aereo e giorno aumenterebbe da [...] nel 2019 e attualmente [...] fino a [...] entro il 2025, in modo da utilizzare più intensamente la capacità più ridotta degli aerei e dei posti. Azores Airlines aumenterebbe la capacità del [...] % fino al 2025, migliorando la connettività all'interno della rete regionale in risposta a un costante aumento della domanda.
- 46) Per quanto riguarda la riduzione dei costi operativi, il piano si fonda su quattro pilastri: i) la ristrutturazione della flotta mediante l'integrazione di nuovi aerei con minori esigenze di manutenzione e un minor consumo di carburante, riducendo così i costi; ii) l'aumento dell'efficienza operativa attraverso iniziative riguardanti il carburante, la ristorazione, l'equipaggio e la distribuzione; iii) la rinegoziazione dei principali contratti con i fornitori per ottenere condizioni migliori; iv) misure di produttività per adeguare la forza lavoro alle attuali esigenze di SATA. L'effetto combinato delle misure di ristrutturazione ridurrebbe il costo medio per passeggero-chilometro di Azores Airlines di circa il 36 % fino al 2025, passando da [...] centesimi di EUR a [...] centesimi di EUR. Le riduzioni dei costi aggregate derivanti da tali misure di efficienza e i risparmi sui costi sono stimati a circa [...] milioni di EUR entro il 2025 (considerando 49).

2.3.1.3. Costi di ristrutturazione e fonti di finanziamento

- 47) Nelle osservazioni presentate il 2 dicembre 2021, il Portogallo ha stimato i costi di ristrutturazione per un importo pari a [...] milioni di EUR, rivisti il 6 aprile 2022 per un importo pari a [...] milioni di EUR ⁽⁴⁵⁾. Essi comprendono [...] milioni di EUR in [...] e vari altri costi operativi che non dovrebbero essere coperti da normali redditi d'esercizio, aiuti di Stato o contributi propri per [...] milioni di EUR. In particolare, secondo il Portogallo, l'importo totale dei costi di ristrutturazione ha dovuto essere aumentato rispetto alle stime iniziali, in ragione i) degli effetti inattesi della pandemia di COVID-19 nel primo semestre del 2021 (con successiva revisione delle proiezioni finanziarie), ii) dell'inclusione degli importi per l'ammortamento del «/2» sul fronte dei costi di ristrutturazione e iii) degli adeguamenti dovuti all'estensione dell'uso dei buoni, dell'aggiornamento dei programmi di fidelizzazione dei clienti, degli accantonamenti e delle pensioni, nonché degli adeguamenti del capitale circolante a seguito degli accordi sul debito dei fornitori ⁽⁴⁶⁾.
- 48) Alla luce della forma e dell'importo delle misure di ristrutturazione indicate nel piano di ristrutturazione per ripristinare la redditività del beneficiario, che consentono, tra l'altro, a SATA di raggiungere un rapporto debito finanziario netto/EBITDA ⁽⁴⁷⁾ di almeno [...] x entro il [...], anche l'importo complessivo dell'aiuto per la ristrutturazione è stato rivisto dal Portogallo il 2 dicembre 2021, portandolo dai 330,09 milioni di EUR iniziali a 453,25 milioni di EUR. In particolare l'aiuto per la ristrutturazione è stato adeguato a causa dei seguenti fattori: i) il fabbisogno di liquidità di SATA in attesa dell'approvazione del piano di ristrutturazione e delle conseguenti proroghe dei prestiti associati al sostegno alla liquidità, nonché ii) i vincoli di bilancio della Regione, che hanno determinato le modifiche degli strumenti di aiuto di Stato previsti nel piano di ristrutturazione ⁽⁴⁸⁾. L'aiuto per la ristrutturazione, pertanto, si compone attualmente delle seguenti misure (congiuntamente: le «/2» o l'«/2»):
- a) conferimento graduale di capitale per un importo di 144,5 milioni di EUR, da concedere in due rate: i) 82,5 milioni di EUR, corrispondenti alla conversione in capitale di un prestito diretto da parte dell'azionista unico di SATA (la Regione) ⁽⁴⁹⁾ fino a 82,5 milioni di EUR, non appena viene autorizzato l'aiuto per la ristrutturazione, e ii) 62 milioni di EUR nel 2022;

⁽⁴⁴⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 2 dicembre 2021, pag. 1.

⁽⁴⁵⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 6 aprile 2022, pag. 18.

⁽⁴⁶⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 18 febbraio 2022, pag. 5.

⁽⁴⁷⁾ Il rapporto debito finanziario netto/EBITDA misura la capacità di un'impresa di estinguere le sue passività (a breve e a lungo termine), indicando di quanti anni l'impresa ha bisogno per pagare l'intero debito se opera al livello attuale del debito e dell'EBITDA.

⁽⁴⁸⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 18 febbraio 2022, pag. 5.

⁽⁴⁹⁾ Tale prestito è stato concesso in sostituzione di un prestito precedentemente garantito dalla Regione, conformemente ai considerando 13 e 18 della decisione della Commissione del 5 novembre 2021 di cui al considerando 11.

- b) assunzione di debiti da parte della Regione e successiva conversione di tale debito in capitale per un importo totale di 173,75 milioni di EUR, di cui [...] milioni di EUR riferiti a [...] e [...] milioni di EUR riferiti a [...];
- c) garanzia pubblica concessa dalla Regione su prestiti concessi da banche e/o altri enti finanziari, per un importo di 135 milioni di EUR. Le condizioni di prestito comprendono un [...].
- 49) Secondo il Portogallo, SATA contribuirebbe al piano di ristrutturazione con riduzioni dei costi derivanti da misure di efficienza e riduzione dei costi stimate a circa [...] milioni di EUR entro il 2025 ⁽⁵⁰⁾, come segue:
- a) maggiore efficienza operativa per [...] milioni di EUR, consistente in un risparmio di carburante (circa [...] milioni di EUR), una riduzione dei costi di distribuzione (circa [...] milioni di EUR) e [...] ([...] milioni di EUR) ⁽⁵¹⁾;
- b) riduzione dei costi operativi ([...] milioni di EUR) mediante:
- 1) ristrutturazione della flotta nel 2021 ([...]), per [...] milioni di EUR;
- 2) trattative con i fornitori per [...] milioni di EUR, tra cui: i) risparmi ottimizzati in materia di appalti, ad esempio tagli ai costi di alloggio e rinegoziazione dei contratti di handling ([...] milioni di EUR), ii) riduzione dei costi di manutenzione [...], ([...] milioni di EUR), iii) rinegoziazione dei noleggi, mediante contratti «/2» per i motori e tariffe inferiori ([...] milioni di EUR), iv) altre trattative con i fornitori ([...] milioni di EUR, di cui [...] milioni di EUR [...] e v) trattative per i reclami dei passeggeri ([...] milioni di EUR);
- 3) razionalizzazione della forza lavoro per [...] milioni di EUR, tra cui:
- misure economiche, quali riduzioni degli stipendi del personale pari a circa il [...] % nel 2021 e nel 2022 ([...] milioni di EUR), rinegoziazione dei contratti di lavoro con i sindacati per migliorare la produttività dell'equipaggio ([...] milioni di EUR), nonché
- misure di riduzione del personale ([...] milioni di EUR), consistenti in [...] ⁽⁵²⁾, nonché [...] ⁽⁵³⁾; e
- 4) altre misure di riduzione dei costi (per un totale di [...] milioni di EUR), compresi [...] ([...] milioni di EUR).
- 50) Inoltre il piano di ristrutturazione sarebbe finanziato dalle seguenti risorse proprie fornite da SATA, presentate dal Portogallo il 2 dicembre 2021:
- 1) l'ammortamento di [...] già effettuato con entrate proprie generate dalle attività di SATA ([...] milioni di EUR);
- 2) entrate derivanti dalle attività già generate da Azores Airlines ([...] milioni di EUR);
- 3) risparmi sul «/2» con gli istituti bancari, tra cui rinegoziazioni del debito (riduzione dei differenziali e maggiore durata dei prestiti) e misure di riduzione dei costi ([...] milioni di EUR), come segue: [...] ⁽⁵⁴⁾; e
- 4) nuovi finanziamenti in conto capitale, non garantiti dalla Regione, da erogare a partire dal 2022 [...] ⁽⁵⁵⁾; oppure [...] ⁽⁵⁶⁾.

⁽⁵⁰⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 2 dicembre 2021 – allegato 3 – Presentazione dei risultati e delle prestazioni del gruppo SATA nel 2021 del novembre 2021, aggiornati dalla risposta del Portogallo alla richiesta di informazioni della Commissione presentata il 6 aprile 2022, pag. 18 e allegato 8.

⁽⁵¹⁾ Risposta del Portogallo alla richiesta di informazioni della Commissione presentata il 6 aprile 2022, pag. 18 e allegato 8.

⁽⁵²⁾ Risposta del Portogallo alla richiesta di informazioni della Commissione presentata il 6 aprile 2022, pag. 18 e allegato 8.

⁽⁵³⁾ Risposta del Portogallo alla richiesta di informazioni della Commissione presentata il 6 aprile 2022, pag. 18 e allegati 12-13.

⁽⁵⁴⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 28 ottobre 2021, pag. 6.

⁽⁵⁵⁾ Rating dello strumento [...] più un margine di [...] subordinatamente a [...].

⁽⁵⁶⁾ Scadenza a [...] e tasso di interesse [...] più un margine di [...] come da [...].

- 51) Infine, oltre alle misure di cui sopra, il Portogallo prevede di cedere una partecipazione di controllo in Azores Airlines e di scorporare e cedere l'intera attività di assistenza a terra per contribuire alla ristrutturazione. La cessione di tali attivi dovrebbe avvenire entro la fine del 2025 ⁽⁵⁷⁾ e, per quanto riguarda Azores Airlines, implica l'impegno della Regione a trasferire il controllo di gestione a nuovi investitori tramite una partecipazione azionaria del 51 %. Pertanto, se si includono i proventi attesi dalla privatizzazione di Azores Airlines (circa [...] milioni di EUR) e la privatizzazione della nuova attività di assistenza a terra (circa [...] milioni di EUR), secondo il Portogallo il contributo proprio stimato di SATA ai costi di ristrutturazione sarebbe pari a [...] milioni di EUR, che rappresenterebbe circa il [...] % dei costi di ristrutturazione ([...] milioni di EUR).

2.3.1.4. Proiezioni finanziarie del piano di ristrutturazione: scenario di base e scenari sfavorevoli

- 52) Il Portogallo ha presentato aggiornamenti dello scenario di base del piano di ristrutturazione il 15 luglio 2021 e il 2 dicembre 2021. Nelle sue osservazioni del 15 luglio 2021, il Portogallo ha rivisto e adeguato le sue proiezioni per tenere conto del più basso livello di attività di Azores Airlines nel primo trimestre del 2021, a causa della gravità dell'impatto della pandemia di COVID-19. Tuttavia gli ultimi dati aggiornati presentati nella relazione relativa ai primi tre trimestri del 2021 ⁽⁵⁸⁾ riportano risultati migliori, superiori alle attese prudenti contenute nelle osservazioni del 15 luglio 2021. Nonostante gli adeguamenti, anche nell'ultima revisione delle proiezioni del piano aziendale, il Portogallo stima che gli utili al lordo di interessi e imposte (EBIT) di SATA assumerebbero segno positivo [...].
- 53) A seguito del periodo di ristrutturazione nel 2025, [...].
- 54) La nuova unità operativa per l'assistenza a terra dovrebbe raggiungere [...] e sarà ceduta entro la fine del 2025. In ogni caso, al termine del periodo di ristrutturazione si prevede che le entrate e i costi di SATA Air Açores saranno [...], mentre SGA dovrebbe [...] (da [...] milioni di EUR nel 2020 a [...] milioni di EUR nel 2025).
- 55) Per lo scenario di base, il Portogallo ha calcolato anche gli indici finanziari del rendimento del capitale investito (ROCE) ⁽⁵⁹⁾ (tabella 1.A) e ha stimato il costo medio ponderato del capitale (WACC) al [...] %. Il ROCE raggiungerebbe il [...] % al termine della ristrutturazione (anno 2025).

Tabella 1.A

Proiezioni finanziarie del piano di ristrutturazione (scenario di base)

Dati finanziari	Periodo di ristrutturazione						
Scenario di riferimento	2019	2020e	2021e	2022e	2023e	2024e	2025e
SATA Air Açores							
Entrate (milioni di EUR)	83,6	66,2	74,2	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (milioni di EUR)	15,2	10,8	22,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Margine EBITDA (%)	18	16	30	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (milioni di EUR)	2,3	- 14,1	11,3	[...]	[...]	[...]	[...]
Margine EBIT (%)	3	- 21	15	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁵⁷⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 18 febbraio 2022, pag. 3.

⁽⁵⁸⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 2 dicembre 2021 – allegato 3 – Presentazione dei risultati e delle prestazioni del gruppo SATA nel 2021 del novembre 2021.

⁽⁵⁹⁾ Per ROCE dell'anno t si intende l'EBIT al netto delle imposte dell'anno t diviso per il capitale medio impiegato dell'anno t e t-1.

Dati finanziari			Periodo di ristrutturazione				
Scenario di riferimento	2019	2020e	2021e	2022e	2023e	2024e	2025e
SGA							
Entrate (milioni di EUR)	3,2	3,3	5,3	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (milioni di EUR)	- 0,4	- 0,6	0,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Margine EBITDA (%)	- 14 %	- 17	3	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (milioni di EUR)	- 0,4	- 1,3	0,1	[...]	[...]	[...]	[...]
Margine EBIT (%)	- 13 %	- 39	2	[...]	[...]	[...]	[...]
Azores Airlines							
Entrate (milioni di EUR)	157,2	57,0	78,8	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (milioni di EUR)	- 4,6	- 36,3	- 37,8	[...]	[...]	[...]	[...]
Margine EBITDA (%)	- 3	- 64	- 48 %	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (milioni di EUR)	- 44,1	- 63,3	- 50,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Margine EBIT (%)	- 28	- 111	- 64	[...]	[...]	[...]	[...]
Nuova unità operativa di assistenza a terra							
Entrate (milioni di EUR)	10,8	5,9	18,3	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (milioni di EUR)	- 8,6	- 11,8	- 2,5	[...]	[...]	[...]	[...]
Margine EBITDA (%)	- 80 %	- 199 %	- 13 %	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (milioni di EUR)	- 9,0	- 12,1	- 2,8	[...]	[...]	[...]	[...]
Margine EBIT (%)	- 83 %	- 205 %	- 15 %	[...]	[...]	[...]	[...]
SATA Air Açores e SGA, consolidati	2019	2020e	2021e	2022e	2023e	2024e	2025e
Entrate (milioni di EUR)	86,8	69,5	79,5	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (milioni di EUR)	14,8	10,2	22,4	[...]	[...]	[...]	[...]
Margine EBITDA (%) (*)	17	15	28	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (milioni di EUR)	1,9	- 15,4	11,4	[...]	[...]	[...]	[...]
Margine EBIT (%) (*)	2,2	- 22	14	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) calcoli della Commissione

Fonte: Osservazioni presentate dal Portogallo il 2 dicembre 2021, allegato 1 - Piano industriale SATA 2021-25;

Tabella 1.B

Proiezioni finanziarie del piano di ristrutturazione (scenario di base) a livello di gruppo

GRUPPO SATA (*)		Periodo di ristrutturazione				
	2020	2021 (**)	2022	2023	2024	2025
Entrate (milioni di EUR)	118	177	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (milioni di EUR)	- 78,7	- 39	[...]	[...]	[...]	[...]
Margine EBIT (gruppo) (%)	- 67	- 22	[...]	[...]	[...]	[...]
Reddito netto (milioni di EUR)	- 87,1	- 32,7	[...]	[...]	[...]	[...]

GRUPPO SATA (*)		Periodo di ristrutturazione				
Debito finanziario netto (milioni di EUR)	279	415,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Rapporto debito finanziario netto/EBITDA	n/a	39,2	[...]	[...]	[...]	[...]
ROCE (in %)	- 155,7	- 11,8	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) presuppone cessioni della partecipazione di maggioranza in Azores Airlines e nell'unità di assistenza a terra;

(**) dal 2021 in poi non sono incluse le attività di handling o le sovvenzioni straordinarie dovute alla COVID-19, ma le sovvenzioni d'esercizio ricorrenti come la compensazione regionale per gli OSP.

Fonte: Osservazioni presentate dal Portogallo il 2 dicembre 2021, allegato 4: Requisiti di finanziamento SATA.

- 56) Il Portogallo ha inoltre fornito, a titolo di confronto, il ROCE nel 2019 di un gruppo di compagnie aeree, che mostrava un ROCE medio del 6,9 % e un ROCE mediano dell'11,8 % (tabella 2).

Tabella 2

Gruppo di compagnie aeree simili a livello di ROCE nel 2019

Compagnie aeree (al 31 dicembre 2019)	ROCE
Lufthansa	8,9 %
Norwegian	2,3 %
Eurowings	14,6 %
Ryanair	11,0 %
IAG	12,6 %
Easyjet	13,6 %
Wizz	12,7 %
Brussels Airlines	- 20,3 %
Media	6,9 %
Mediana	11,8 %
Fonte: Osservazioni presentate dal Portogallo il 2 dicembre 2021; fonte dei dati: Banca dati Orbis Business Intelligence.	

- 57) Una delle principali difficoltà di SATA è la parte non compensata delle attività relative agli OSP adempiuti da Azores Airlines, come descritto nella sezione 2.2. Nel periodo dal 2009 al 2019, come riferito dal Portogallo, il disavanzo di esercizio totale per le rotte soggette a OSP su cui opera Azores Airlines – escluse le rotte commerciali – ha raggiunto [...] milioni di EUR ⁽⁶⁰⁾. Tuttavia, secondo il Portogallo, in futuro Azores Airlines potrebbe essere compensata per le rotte soggette a OSP che collegano Lisbona e Horta, Pico e Santa Maria ⁽⁶¹⁾, qualora dovesse aggiudicarsi una gara a procedura aperta per la gestione di tali rotte. La compensazione necessaria per coprire i costi di gestione degli OSP sulle rotte di cui sopra è stimata a [...] milioni di EUR/anno. Azores Airlines dispone della flotta necessaria [...] e del personale necessario per l'assolvimento di tali OSP nazionali ⁽⁶²⁾, sebbene la relativa gara d'appalto non sia ancora stata indetta. In ogni caso, Azores Airlines non presenterebbe offerte per gli OSP al di sotto dei costi previsti per adempiervi ⁽⁶³⁾.

⁽⁶⁰⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 19 ottobre 2020, punti 150-151 e allegato 4.

⁽⁶¹⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 2 dicembre 2021, allegato 1 - Piano strategico e di ristrutturazione SATA 2021-25, pag. 39.

⁽⁶²⁾ Fonte: Analisi della redditività delle rotte, dati aziendali, analisi BCG, nelle osservazioni presentate dal Portogallo il 2 dicembre 2021, allegato 1 - Piano strategico e di ristrutturazione SATA 2021-25, pag. 41.

⁽⁶³⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 10 giugno 2021, punto 23, pag. 6.

- 58) Il Portogallo ha inoltre fornito proiezioni nel quadro di uno scenario di ristrutturazione sfavorevole, in cui le entrate di Azores Airlines sarebbero inferiori del 15 % rispetto allo scenario di base ⁽⁶⁴⁾. Il Portogallo sostiene che, se gli OSP di cui sopra non fossero affidati ad Azores Airlines, la capacità disponibile potrebbe essere utilizzata in modo redditizio nelle seguenti attività ⁽⁶⁵⁾:
- [...];
 - [...];
 - [...];
 - [...].
- 59) Le autorità portoghesi indicano che, per quanto riguarda [...]. Secondo il Portogallo, in ogni caso, le opzioni di cui sopra possono essere alternative o combinate, essendo perseguite contemporaneamente, a seconda degli sviluppi futuri del mercato, nonché dell'esito finale delle procedure di appalto per l'aggiudicazione delle rotte soggette a OSP in questione.
- 60) Nello scenario sfavorevole, SATA genererebbe comunque un EBIT positivo pari a [...] milioni di EUR a partire dal 2025, che in seguito sarebbe sistematicamente positivo (tabella 3). Nello scenario sfavorevole, i proventi attesi dalla vendita di una partecipazione in Azores Airlines ripristinerebbero comunque la posizione in termini di capitale proprio di SATA, il debito finanziario sarebbe stabile e il rapporto debito finanziario netto/EBITA raggiungerebbe [...] nel 2025. A partire dal 2026, il gruppo SATA [...].

Tabella 3

Proiezioni finanziarie del piano di ristrutturazione (scenario sfavorevole)

(milioni di EUR)

GRUPPO SATA	Periodo di ristrutturazione					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Entrate	117,5	170,8	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT	- 78,7	- 42,6	[...]	[...]	[...]	[...]
Reddito netto	- 87,1	- 58,4	[...]	[...]	[...]	[...]
Debito finanziario (esclusi i leasing)	279,4	274,5	[...]	[...]	[...]	[...]

- 61) Il Portogallo sostiene che altre combinazioni di strumenti o importi di aiuto comprometterebbero gli obiettivi o comporterebbero un costo finanziario insostenibile, ostacolando la redditività a lungo termine di SATA.

2.3.1.5. Misure volte a limitare la distorsione della concorrenza

- 62) Le autorità portoghesi si impegnano ad adottare le seguenti misure volte a limitare le distorsioni della concorrenza per tutta la durata del periodo di ristrutturazione:
- a) in termini di cessione, SATA venderà una partecipazione di maggioranza e di controllo (51 %) nella controllata Azores Airlines e provvederà inoltre a scorporare e a cedere l'intera attività di assistenza a terra, che comprende circa [...] ⁽⁶⁶⁾; inoltre SATA ha già liquidato Azores Vacations Canada e, entro la fine del 2022, dovrebbe aver completato il processo di liquidazione di Azores Vacations America, incentrate sui collegamenti tra l'America settentrionale e il Portogallo continentale e le isole Azzorre durante tutto l'anno ⁽⁶⁷⁾;

⁽⁶⁴⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 15 luglio 2021, allegato 4 – Requisiti di finanziamento SATA (IMAP del luglio 2021), successivamente rivedute il 2 dicembre 2021.

⁽⁶⁵⁾ Lettera del Portogallo del 22 ottobre 2021 [...].

⁽⁶⁶⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 10 giugno 2021, pagg. 9, 11 e 16.

⁽⁶⁷⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 2 dicembre 2021 – allegato 3 – Presentazione dei risultati e delle prestazioni del gruppo SATA nel 2021 del novembre 2021, diapositiva 4.

- b) per quanto riguarda la flotta, SATA si impegna a imporre un limite massimo alla flotta di aeromobili, rispettivamente sei aeromobili per SATA Air Açores – con possibilità di aumento eccezionale al fine di rispettare gli impegni relativi agli OSP interinsulari – e otto aeromobili per Azores Airlines ⁽⁶⁸⁾;
 - c) SATA si asterrà dall'acquisire azioni di qualsiasi impresa nel corso del periodo di ristrutturazione, eccetto ove necessario a garantire la redditività a lungo termine di SATA;
 - d) SATA si asterrà dal pubblicizzare il sostegno statale come un vantaggio competitivo allorché commercializza i propri prodotti e servizi.
- 63) Il Portogallo prevede la cessione di attivi entro il 31 dicembre 2025, in quanto ritiene che il conseguimento di risultati finanziari e operativi positivi a seguito della ristrutturazione rassicurerebbe i potenziali investitori nella partecipazione di maggioranza di Azores Airlines. Analogamente, per quanto riguarda l'attività di assistenza a terra da scorporare e cedere, questo lasso di tempo consentirebbe al beneficiario di conseguire un utile normalizzato/ricorrente al lordo di interessi, imposte, deprezzamenti/svalutazioni e ammortamenti (EBITDA) pari a circa [...] milioni di EUR/anno.

2.3.2. La situazione in assenza dell'aiuto per la ristrutturazione

- 64) Il Portogallo sostiene che, in assenza dell'aiuto per la ristrutturazione, la liquidità di SATA verrebbe a mancare, tenuto conto, tra l'altro, delle prossime date di rimborso del finanziamento delle principali banche - compreso il rimborso previsto il 6 marzo 2022 di un prestito di 155 milioni di EUR erogato da Deutsche Bank - per il quale SATA ha disponibilità liquide insufficienti e ha incontrato difficoltà nel negoziare ulteriori proroghe ⁽⁶⁹⁾. Seguirebbero quindi la sospensione e la successiva revoca della licenza d'esercizio, che la priverebbe della sua principale fonte di reddito e porterebbe alla liquidazione di SATA. Ciò comporterebbe inoltre l'interruzione delle attuali rotte soggette a OSP servite da SATA tra le isole dell'arcipelago e tra l'arcipelago e il Portogallo continentale e Madera almeno fino a quando un altro vettore non sarà disposto a firmare il contratto di servizio pubblico. Analogamente SATA non sarebbe in grado di fornire più il SIEG attualmente offerto ai cinque piccoli aeroporti gestiti da SGA.
- 65) Inoltre il default di SATA comporterebbe la perdita di oltre 1 000 posti di lavoro in una zona già assistita ⁽⁷⁰⁾ e inciderebbe negativamente sull'economia generale delle Azzorre, in particolare sui settori del turismo e della pesca, poiché questa Regione ultraperiferica dell'Unione dipende fortemente dai collegamenti aerei, soprattutto nella stagione invernale. In particolare nel 2019 il turismo rappresentava circa 12 000-15 000 posti di lavoro diretti e indiretti, corrispondenti a circa il 13 % del prodotto interno lordo («/2») delle Azzorre. Inoltre si stima che tale 13 % crescerà in futuro (del 70-80 %), promuovendo e stimolando in tal modo le vendite di prodotti e servizi originari delle Azzorre ⁽⁷¹⁾. Il Portogallo sottolinea inoltre che il livello di reddito nelle Azzorre sta ancora recuperando terreno, con un PIL pro capite pari al 68 % della media dell'Unione, mentre l'economia locale si sta muovendo verso servizi ed esportazioni a più alto valore aggiunto (che rappresentano il 10 % dell'occupazione complessiva nel settore primario) ⁽⁷²⁾.
- 66) Il Portogallo osserva che negli ultimi anni altri vettori aerei non hanno mostrato alcun interesse nello sviluppo della connettività con le Azzorre. In particolare dall'aprile 2015 TAP non presenta offerte per le rotte soggette a OSP per collegare il Portogallo continentale alle Azzorre; EasyJet ha abbandonato il mercato nel 2017, presumibilmente perché non era in grado di garantire un'offerta di qualità (in termini di frequenza), dando priorità ad altri mercati; Delta ha cancellato la rotta New York – Ponta Delgada un anno dopo il suo lancio nel 2018, mentre Ryanair sta riducendo la propria capacità verso la Regione a seguito dello scoppio della pandemia di COVID-19. La limitata connettività diretta sarebbe dimostrata anche dal numero molto basso di voli diretti verso le Azzorre (10 destinazioni dirette nel 2019) rispetto ad altre regioni simili alle Azzorre in termini di distanza dal continente nazionale (ad esempio 116 voli diretti verso le isole Canarie o 130 verso le isole Baleari) ⁽⁷³⁾.

⁽⁶⁸⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 28 ottobre 2021, pag. 9.

⁽⁶⁹⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 18 febbraio 2022, pag. 4.

⁽⁷⁰⁾ La regione ultraperiferica NUTS 2 della Região Autónoma dos Açores PT20 è stata designata dal Portogallo come zona assistita ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), TFUE, approvata con decisione della Commissione dell'8 febbraio 2022 sul caso SA.100752 (2021/N), Carta degli aiuti a finalità regionale per il Portogallo (2022-2027) (GU C 82 del 18.2.2022, pag. 1).

⁽⁷¹⁾ Fonte: SREA, ricerca stampa.

⁽⁷²⁾ Fonte: INE, SREA (dati per il 2018/2019).

⁽⁷³⁾ Fonte: OAG, *Schedule of operating flights for published carriers from January 1st, 2019 to December 31st, 2019*. I dati comprendono tutte le attività con 50 o più voli all'anno da ciascuna regione all'altra destinazione.

- 67) Pertanto, come sottolinea il Portogallo, senza l'intervento della Regione delle Azzorre, SATA sarebbe quasi certamente fallita a breve termine, in quanto nessun investitore privato sembra pronto a conferire capitale e nessun istituto finanziario è disposto a offrire nuovi finanziamenti, tenuto conto anche della posizione geografica delle Azzorre e della loro condizione economica di zona assistita. Non sembrano credibili scenari alternativi, non solo per garantire l'operatività di SATA, ma anche per mantenere i collegamenti aerei con la Regione e al suo interno (considerando da 122 a 124), tenendo conto delle più ampie conseguenze della pandemia di COVID-19 sul settore dell'aviazione e sull'economia della Regione delle Azzorre, che dipende fortemente dal turismo (considerando da 128 a 133).

2.4. Condizioni di compatibilità non contestate nella decisione di avvio del procedimento e nella decisione di proroga

- 68) Nella decisione di avvio del procedimento e nella decisione di proroga ⁽⁷⁴⁾, la Commissione ha constatato in via preliminare che, in assenza di un intervento statale, nessun'altra impresa privata avrebbe probabilmente assunto le attività di SATA, compresi gli OSP e i SIEG attualmente assolti, rischiando quindi di perturbare la connettività per una delle regioni ultraperiferiche dell'Unione. Inoltre l'uscita di SATA avrebbe potenziali conseguenze negative alla luce del suo importante ruolo sistemico nelle Azzorre e causerebbe gravi difficoltà sociali ed economiche alla Regione e notevoli effetti di ricaduta negativi su importanti segmenti dell'economia per quanto riguarda le attività legate al turismo.
- 69) Inoltre la Commissione non ha contestato l'effetto di incentivazione dell'aiuto, né la sua adeguatezza. In particolare la Commissione ha ritenuto che le misure di ristrutturazione affrontino parallelamente una situazione di gravissimo deterioramento del capitale proprio di SATA, che è profondamente negativa, assicurando nel contempo il servizio del debito esistente e soddisfacendo il fabbisogno di liquidità per l'attività regolare ⁽⁷⁵⁾.
- 70) Infine la Commissione ha ritenuto che le misure volte a limitare le distorsioni della concorrenza fossero adeguate rispetto alle dimensioni della società, in quanto la cessione totale dell'attività di assistenza a terra e la vendita di una partecipazione di controllo in Azores Airlines sembrano consentire ai fornitori di servizi alternativi di entrare nei mercati pertinenti ⁽⁷⁶⁾. Inoltre il piano di ristrutturazione ridurrebbe notevolmente il perimetro della proprietà e del controllo di SATA, concentrando le sue attività sulla missione di interesse pubblico, vale a dire la gestione di cinque aeroporti nelle isole più piccole e più lontane dell'arcipelago e la fornitura di servizi di trasporto aereo nelle Azzorre ⁽⁷⁷⁾.

2.5. Motivazioni per l'avvio del procedimento

- 71) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha constatato che né i precedenti aumenti di capitale né il prestito di salvataggio garantito sembravano soddisfare le condizioni di compatibilità con il mercato interno ⁽⁷⁸⁾. In particolare, per quanto riguarda i precedenti aumenti di capitale, pari a 72,6 milioni di EUR, la Commissione ha sollevato dubbi circa la loro presunta conformità al mercato e, in assenza di tale conformità, sulla loro presunta compatibilità con il mercato interno, in particolare sotto forma di aiuti per il salvataggio o la ristrutturazione. La Commissione non è stata in grado di concludere se una deroga al principio dell'aiuto «1/2» in circostanze eccezionali e imprevedibili di cui il beneficiario non è responsabile fosse giustificata in relazione a tali aumenti di capitale (punto 72, lettera c), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione) ⁽⁷⁹⁾.
- 72) La decisione di proroga ha sollevato ulteriori dubbi in merito alla proporzionalità dell'aiuto per la ristrutturazione alla luce dei seguenti fattori: i) la mancata condivisione degli oneri, ii) l'insufficiente contributo proprio reale e concreto di SATA che, ai sensi del punto 64 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, deve essere almeno pari al 50 % dei costi di ristrutturazione, e iii) la lunga durata del piano di ristrutturazione, compresi gli attivi da cedere solo entro il 2026, a condizioni di governance non specificate.

⁽⁷⁴⁾ Decisione di avvio del procedimento, considerando da 68 a 77, e decisione di proroga, considerando da 55 a 61.

⁽⁷⁵⁾ Decisione di proroga, considerando 64 e 65.

⁽⁷⁶⁾ Decisione di proroga, considerando 86 e 87.

⁽⁷⁷⁾ Decisione di proroga, considerando da 83 a 86.

⁽⁷⁸⁾ Decisione di avvio del procedimento, considerando da 58 a 60.

⁽⁷⁹⁾ Decisione di avvio del procedimento, considerando 97 e 98.

- 73) In particolare la mancata condivisione degli oneri da parte dei creditori esistenti comporta un aiuto di Stato di importo significativo rispetto al costo del piano di ristrutturazione. A tale riguardo il Portogallo non aveva dimostrato la presunta impossibilità di una riduzione parziale del debito a carico degli attuali creditori ⁽⁸⁰⁾, anche alla luce dell'elevato livello di indebitamento di SATA ([...] milioni di EUR di debito finanziario preesistente alla ristrutturazione). Inoltre le misure previste dal Portogallo non comportavano nuovi finanziamenti a condizioni di mercato, liberando risorse solo tramite la riduzione dei costi operativi del beneficiario ⁽⁸¹⁾.
- 74) Per quanto riguarda il contributo proprio del beneficiario, le uniche fonti che potevano essere considerate reali e concrete ammontavano al [...] % dei costi del piano di ristrutturazione, che è notevolmente inferiore alla percentuale del 50 % ritenuta solitamente adeguata dalla Commissione ⁽⁸²⁾. Al tempo stesso il Portogallo non aveva fornito prove del fatto che le misure previste a titolo di contributo proprio fossero efficaci, durature e non reversibili. Analogamente, nelle incerte prospettive fino al 2026, il Portogallo non si era impegnato a mantenere tali misure e a non ritirarle se i risultati operativi del beneficiario fossero migliorati più rapidamente o più di quanto previsto nelle proiezioni del piano aziendale ⁽⁸³⁾.
- 75) Infine la Commissione nutriva dubbi riguardo alla durata del procedimento e alla certezza delle misure societarie per la cessione delle partecipazioni in Azores Airlines e nell'attività di assistenza a terra di SATA, che si prevedeva avrebbe avuto luogo solo dopo il periodo di ristrutturazione nel 2026 ⁽⁸⁴⁾. In tal senso, i) indipendentemente dall'adeguatezza dei multipli utilizzati per stimarne il valore ([...]), gli importi stimati ([...] milioni di EUR) sembravano basarsi su ipotetici risultati aziendali individuali; ii) il Portogallo non aveva presentato contratti di compravendita definitivi né impegni vincolanti da parte di acquirenti specifici ⁽⁸⁵⁾; e iii) era altresì dubbio che fossero in vigore condizioni e contratti di governance sufficientemente chiari per accompagnare tale cessione entro il 2026 ⁽⁸⁶⁾.

3. OSSERVAZIONI DI TERZI

- 76) Nel complesso 19 soggetti terzi hanno presentato osservazioni sulla decisione di avvio del procedimento, di cui 18 entro il termine stabilito nella decisione ⁽⁸⁷⁾, mentre 14 soggetti terzi hanno presentato le loro osservazioni sulla decisione di proroga, di cui 12 entro tale termine ⁽⁸⁸⁾.
- 77) Tali parti comprendono una parte interessata, ossia Ryanair, che è un concorrente che rientra nella definizione di cui all'articolo 1, lettera h), del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio ⁽⁸⁹⁾.

⁽⁸⁰⁾ Decisione di proroga, considerando 69.

⁽⁸¹⁾ Decisione di proroga, considerando 71.

⁽⁸²⁾ Decisione di proroga, considerando 74.

⁽⁸³⁾ Decisione di proroga, considerando 72 e 73.

⁽⁸⁴⁾ Decisione di proroga, considerando 89.

⁽⁸⁵⁾ Decisione di proroga, considerando 73 e 74.

⁽⁸⁶⁾ Decisione di proroga, considerando 88.

⁽⁸⁷⁾ Osservazioni sulla decisione di avvio del procedimento sono state presentate da Partido Popular Monarquico (PPM), Ryanair, A.J.F. Accounting (AJFA), Casa dos Acores do Quebeque (CAQ), SDA Building Services (SDABS), Casa dos Acores do Ontario (CAO), Montreal TEM (MTEM), Associacao de Municipios da Regiao Autonoma dos Acores (AMRAA), Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada/Associação Empresarial das Ilhas de S. Miguel e Santa Maria (CCIPD), Hotelaria de Portugal (AHP), Casas dos Acores do Norte (CAN), Federação Agrícola dos Açores (FAA), California Portuguese-American Coalition (CPAC), Casas dos Acores de Winnipeg Canada (CAWC), associazioni portoghesi delle agenzie di viaggio e del turismo (APAVT), Visitadores Travel (ATA), *Comissão da Festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres e Amigos da Ribeira Quente*, Federacao das Pescas dos Acores (FPA), Brampton Travel Agency (BTA) e Conselho Económico e Social dos Açores (CESA).

⁽⁸⁸⁾ I seguenti soggetti terzi hanno presentato osservazioni sulla decisione di proroga: Brampton Travel Agency (BTA), Casas dos Acores do Quebeque, J.F. Accounting & Services, SDA Building Services, Comissão da Festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres e Amigos da Ribeira Quente, Federação Agrícola dos Açores (FAA), Ryanair, Associação Açoriana De Formação Turística e Hoteleira (AAFTH), Associazione portoghese delle agenzie di viaggio e del turismo (APAVT), Hotelaria de Portugal (AHP), Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil (SNPVAC), Sindicato dos pilotos da Aviação Civil (SPAC), Comissão de Trabalhadores da Sata Internacional-Azores Airlines, Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada/Associação Empresarial das Ilhas de S. Miguel e Santa Maria (CCIPD) e Associação Turismo dos Açores (ATA).

⁽⁸⁹⁾ Regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio, del 13 luglio 2015, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 248 del 24.9.2015, pag. 9).

- 78) Tra i soggetti terzi si annoverano i clienti tradizionali e i beneficiari dei servizi forniti da SATA (società estere, operatori turistici, ecc.), varie associazioni, tra cui le organizzazioni della diaspora azzorriana ⁽⁹⁰⁾, i comuni azzorriani, nonché altri portatori di interessi come il Partido Popular Monarquico («/2») (un partito politico portoghese) e il Consiglio economico e sociale delle Azzorre (Conselho Económico e Social dos Açores - CESA).
- 79) Le loro osservazioni sull'apertura nonché sulla proroga della procedura sono presentate congiuntamente di seguito.

3.1. Osservazioni della parte interessata - Ryanair

- 80) Ryanair ritiene che la decisione di avvio del procedimento indichi l'intenzione della Commissione di autorizzare i precedenti aumenti di capitale come contropartita di una compensazione inadeguata per i SIEG di SATA. Tuttavia, data la mancata presentazione, nella decisione di avvio del procedimento, di informazioni sul livello di compensazione di SATA Air Açores per l'effettuazione di rotte soggette a OSP e altri servizi di interesse generale forniti da SATA, Ryanair sostiene di essere stata privata della possibilità di presentare osservazioni al riguardo. Analogamente Ryanair lamenta di essere stata privata della possibilità di presentare osservazioni in merito alla decisione di proroga, sostenendo che le è stato negato l'accesso alle informazioni riservate in essa contenute e relative al piano di ristrutturazione, agli aspetti operativi (con 115 casi di trattamento riservato) e alle misure volte a limitare le distorsioni della concorrenza.
- 81) Per contro Ryanair ritiene che la decisione di avvio del procedimento indichi l'intenzione della Commissione di autorizzare l'aiuto per il salvataggio a favore di SATA in deroga al principio dell'aiuto «/2», a causa di circostanze eccezionali e imprevedibili. Secondo Ryanair la crisi COVID-19 non dovrebbe essere considerata una deroga al principio dell'aiuto «/2», ai sensi del punto 72, lettera c), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, a vantaggio di SATA. Sempre secondo Ryanair, se gli OSP di SATA causassero perdite alla società, la diminuzione del traffico dovuta alla crisi COVID-19 avrebbe dovuto ridurre le perdite di SATA anziché aggravarne le difficoltà. Ryanair sostiene inoltre che l'enorme sovraccapacità causata dalla crisi COVID-19 consente ai concorrenti di entrare nel mercato e riprodurre il ruolo di SATA Air Açores e Azores Airlines con maggiore efficienza.
- 82) Ryanair sostiene che i suoi 27 aeromobili a terra al momento della presentazione delle sue osservazioni il 5 ottobre 2020 rappresentavano più del doppio dell'intera flotta di SATA Air Açores e Azores Airlines ⁽⁹¹⁾. In Portogallo, all'epoca, vi erano in totale 60 aeromobili a terra, mentre per la zona Eurocontrol tale cifra raggiungeva 3 242 aeromobili ⁽⁹²⁾. Gli aeromobili sono beni altamente mobili e il ritiro dal mercato della capacità di SATA Air Açores e Azores Airlines sarà seguito molto probabilmente dal posizionamento degli aeromobili attualmente inutilizzati di altre compagnie aeree sulle rotte di SATA Air Açores e Azores Airlines.
- 83) Ryanair ritiene inoltre che l'affermazione della Commissione nella decisione di avvio del procedimento ⁽⁹³⁾ secondo cui «/2» non sia suffragata e che, al contrario, l'uscita di SATA dal mercato consentirebbe a concorrenti più efficienti di entrare e fornire una gamma più ampia di servizi e una maggiore qualità per i passeggeri a un prezzo inferiore.
- 84) A sostegno delle sue affermazioni, Ryanair fa riferimento ai precedenti dei fallimenti di Malév e di Spanair, che dimostrano che tale risultato positivo è prevedibile, a maggior ragione perché il 2020 è stato caratterizzato da una capacità disponibile incomparabilmente superiore a quella del 2013, con una crescita positiva del traffico dagli aeroporti di Budapest e Barcellona, e rinvia ai dati Eurostat al riguardo.

⁽⁹⁰⁾ Anche le associazioni della diaspora CAQ e CAO fanno parte della stessa organizzazione ombrello CAN. Altre comunità della diaspora in Canada e negli Stati Uniti sono CPAC e CAWC.

⁽⁹¹⁾ Ryanair afferma che SATA Air Açores gestisce due aeromobili Bombardier Dash 8-Q200 (con una capacità di 37 passeggeri), quattro Bombardier Dash 8-Q400 (con una capacità di 80 passeggeri) mentre Azores Airlines gestisce sei Airbus A320 e A321 (fonte: https://it.wikipedia.org/wiki/SATA_Air_A%C3%A7ores).

⁽⁹²⁾ Dati dell'Aviation Intelligence Unit (AIU) di Eurocontrol sulle flotte a terra Fonte: https://ansperformance.eu/covid/acft_ground/ (parte dell'Aviation Intelligence Unit (AIU) di Eurocontrol, consultata il 2 ottobre 2020).

⁽⁹³⁾ Decisione di avvio del procedimento, considerando 70.

- 85) Ryanair sostiene altresì che sarebbe in grado di rilevare tutte le rotte di SATA Air Açores e Azores Airlines verso il continente in pochi giorni. Ryanair osserva inoltre che la decisione di avvio del procedimento ⁽⁹⁴⁾ afferma erroneamente che «/2», omettendo l'effettuazione da parte di Ryanair dei collegamenti tra Ponta Delgada e Terceira Lajes (entrambe nelle Azzorre) e Lisbona e Porto per tutto l'anno.
- 86) Ryanair sostiene che, a seguito della sua indagine in questo caso, la Commissione dovrebbe essere in grado di concludere che la crisi COVID-19 non dovrebbe essere considerata una circostanza che giustifica un'eccezione al principio dell'aiuto «/2». Al contrario la sovraccapacità generata da tale crisi rende più facile per i concorrenti entrare nel mercato e rende meno giustificato mantenere artificialmente SATA, che ha dato dimostrazione della sua inefficienza. Ryanair ricorda che SATA era già sull'orlo del dissesto prima della crisi COVID-19 ed è stata salvata attraverso conferimenti di capitale ricorrenti da parte del Portogallo. Ryanair afferma inoltre che la crisi COVID-19 non è un motivo valido per consentire al Portogallo di continuare a iniettare fondi a favore di SATA.
- 87) Per quanto riguarda la decisione di proroga, Ryanair sostiene in particolare di essere stata privata del diritto di presentare osservazioni a causa dell'eccessivo trattamento riservato di parti di tale decisione riguardanti le misure di ristrutturazione, il contributo proprio e le misure volte a limitare le distorsioni della concorrenza. Ryanair ribadisce inoltre che la decisione di avvio del procedimento e la decisione di proroga omettono di menzionare le seguenti rotte tra quelle su cui opera Ryanair tra le Azzorre e il Portogallo continentale: i) Ponta Delgada e Porto su base annuale e ii) Terceira e Lisbona e Porto su base annuale. Inoltre Ryanair suggerisce che SATA debba essere privata delle attività che non rientrano nell'ambito degli OSP/dei SIEG, poiché la maggior parte delle sue difficoltà è probabilmente riconducibile a una definizione poco chiara delle missioni di SATA, come fornitore di servizio pubblico e vettore aereo commerciale. Ryanair aggiunge che la crescita delle sue attività tra le Azzorre e il Portogallo continentale nonostante la crisi COVID-19 conferma che sarebbe in grado di rilevare con breve preavviso tutte le rotte commerciali di SATA verso il continente.
- 88) Inoltre, tenendo conto della sovraccapacità causata dalla crisi COVID-19 nel settore dell'aviazione, Ryanair invita la Commissione ad astenersi dal presumere, per quanto riguarda le rotte su cui attualmente operano SATA Air Açores e Azores Airlines, che la condizione di cui all'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1008/2008 sia automaticamente soddisfatta (vale a dire che gli OSP dovrebbero essere imposti quando i vettori non si assumerebbero un determinato livello di servizi se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale). Ryanair raccomanda infine di limitare l'importo dell'aiuto a quanto necessario per assolvere gli OSP/i SIEG di SATA.

3.2. Osservazioni di terzi

3.2.1. *Partido Popular Monarquico*

- 89) Per quanto riguarda le misure oggetto del procedimento, il PPM si è opposto all'aiuto per il salvataggio e al piano di ristrutturazione. Il PPM ritiene che alcune informazioni fornite dal Portogallo non siano corrette. In particolare sottolinea che le attività di SATA Air Açores e Azores Airlines non dovrebbero essere confuse tra loro: mentre la prima effettua solo voli interinsulari in regime di OSP con un'importante compensazione finanziaria (oltre 135 milioni di EUR per il periodo 2015-2020), la seconda è in concorrenza con altre compagnie aeree (ad esempio TAP, Ryanair, EasyJet, Euroatlantic, Cabo Verde Airlines, Binter). Il PPM sottolinea inoltre che TAP, Ryanair e Azores Airlines competono sullo stesso mercato per due rotte liberalizzate ⁽⁹⁵⁾ e che le rotte soggette a OSP non presentano un livello elevato di domanda. Infine il PPM ricorda che prima dell'epidemia di COVID-19 TAP era un concorrente che collegava anche gli Stati Uniti e il Canada ⁽⁹⁶⁾.
- 90) Inoltre il PPM sostiene che Azores Airlines effettua volontariamente diverse rotte soggette a OSP ⁽⁹⁷⁾ (su cui operava in precedenza la TAP) e che il Portogallo non ha mai sottoposto tali rotte a gara d'appalto. Pertanto il Portogallo non può giustificare l'aiuto concesso ad Azores Airlines per tali rotte soggette a OSP. Il PPM sottolinea inoltre che una dichiarazione della Commissione sulla cessazione dell'attività di EasyJet ⁽⁹⁸⁾ su una rotta soggetta a OSP ⁽⁹⁹⁾ nel 2017 non è corretta, in quanto tale rotta non era in realtà soggetta a OSP, bensì una rotta liberalizzata.

⁽⁹⁴⁾ Decisione di avvio del procedimento, considerando 10.

⁽⁹⁵⁾ Le rotte da Sao Miguel (PDL) e Terceira (TER) a Lisbona (LIS) e Porto (OPO).

⁽⁹⁶⁾ Rotte da Sao Miguel (PDL) da e verso Boston (BOS).

⁽⁹⁷⁾ Rotte tra Lisbona (LIS) e Pico (PIX); Faial (HOR) e Santa Maria (SMA) nonché tra Madera (FNC) e São Miguel (PDL).

⁽⁹⁸⁾ Decisione di avvio del procedimento, considerando 16.

⁽⁹⁹⁾ Da Sao Miguel (PDL) a Lisbona (LIS).

- 91) Per quanto riguarda le rotte interinsulari soggette a OSP su cui opera SATA Air Açores, il PPM sostiene che la mancata attrattiva della gara d'appalto è dovuta: 1) alla complessità imposta dal governo agli OSP e alle norme della gara d'appalto e 2) al fatto che la gara per le rotte interinsulari riguarda tutte le rotte considerate come serie di rotte. A tale riguardo, condizioni eque, ragionevoli e più trasparenti consentirebbero di ridurre l'importo della compensazione finanziaria da versare. Infine il PPM ritiene che anche la compensazione finanziaria versata a SATA Air Açores per gli OSP costituisca una sovvenzione illecita a favore di Azores Airlines e che quest'ultima società debba essere gestita separatamente dalla prima.
- 92) Il PPM sostiene inoltre che la continuità territoriale tra il Portogallo continentale e le Azzorre non sarebbe perturbata in caso di fallimento di SATA: TAP e Ryanair operano infatti sulle rotte da Sao Miguel (PDL) e Terceira (TER) a Lisbona (LIS).

3.2.2. Clienti e altre organizzazioni

- 93) Altri soggetti terzi hanno presentato osservazioni a sostegno del piano di salvataggio e ristrutturazione di SATA a causa dell'importanza di SATA e del potenziale impatto della sua uscita dal mercato sull'economia e sulla connettività della Regione delle Azzorre e delle comunità della diaspora azzorriana.
- 94) La stragrande maggioranza dei soggetti terzi che hanno presentato osservazioni, sia sulla decisione di avvio del procedimento che sulla decisione di proroga, nutre preoccupazioni in merito alla necessità di garantire il principio della continuità territoriale. Tali soggetti terzi supportano pertanto il proseguimento dei servizi aerei forniti da SATA per la diaspora azzorriana, l'economia regionale, la sanità e l'istruzione della regione, tenendo conto delle caratteristiche della Regione come regione ultraperiferica dell'Unione, riconosciuta dall'articolo 349 TFUE. In assenza di SATA, tali soggetti terzi ritengono che le suddette rotte non sarebbero replicate da nessun'altra compagnia aerea allo stesso livello, tenuto conto della stagionalità dei collegamenti degli altri vettori e del fatto che gli altri vettori non hanno dimostrato un costante interesse a garantire tali collegamenti.
- 95) Senza eccezioni, le associazioni della diaspora sottolineano l'importanza di SATA per il mantenimento delle radici e della connettività della comunità azzorriana nell'America settentrionale, della comunità azzorriana di Toronto, Montreal, dell'Ontario, di Winnipeg, della California e della costa orientale degli Stati Uniti ⁽¹⁰⁰⁾.
- 96) In tale contesto molti soggetti terzi sottolineano l'importanza di SATA per il settore del turismo, visto come un settore essenziale per lo sviluppo delle Azzorre e una fonte fondamentale di occupazione e ricchezza per la regione. SATA ha svolto e svolge tuttora un ruolo guida nello sviluppo delle Azzorre come destinazione turistica e, di conseguenza, nell'occupazione e nella ricchezza della regione, in quanto garantisce la mobilità interna nell'arcipelago delle Azzorre e la sua connettività con il continente, l'Europa e l'America settentrionale. Inoltre SATA garantisce l'accesso a beni essenziali e non essenziali provenienti dall'esterno delle Azzorre, necessari per lo sviluppo di tutte le attività legate al turismo.
- 97) L'Associazione portoghese delle agenzie di viaggio e del turismo («/2») e l'Associazione del turismo azzorriano («/2») ritengono che l'impatto economico di SATA sull'intera catena del valore del turismo sia unico. A loro avviso, i flussi di passeggeri derivanti dalle operazioni di volo di SATA si traducono non solo nella creazione diretta di numerosi posti di lavoro, ma anche nella creazione di molteplici attività a valle, vale a dire alberghi e affitti a breve termine, ristoranti, autonoleggi, agenzie di viaggio e società di animazione turistica.
- 98) Inoltre associazioni quali la Federazione agricola azzorriana («/2») e la Federazione della pesca azzorriana («/2») sottolineano la specificità della regione delle Azzorre e il ruolo fondamentale che SATA svolge nell'accesso ad altre regioni e nel garantire la distribuzione e l'esportazione dei prodotti dall'arcipelago delle Azzorre verso altri territori, il Portogallo continentale e altri territori all'interno (e all'esterno dell'Unione), migliorando in tal modo l'accesso a opportunità eque per i produttori delle Azzorre, in particolare per il trasporto in termini di distribuzione del pesce. La FAA e la FPA sostengono che SATA garantisce lo sviluppo socioeconomico dei settori della pesca e dell'agricoltura trasportando tali prodotti all'interno dell'arcipelago delle Azzorre e da quest'ultimo verso altre regioni.

⁽¹⁰⁰⁾ Osservazioni presentate dalla California Portuguese-American Coalition (CPAC) il 2 ottobre 2020 e da Casas dos Acores de Winnipeg Canada il 3 ottobre 2020.

- 99) Altre parti, come i clienti diretti e le agenzie di viaggio (A.J.F. Accounting «/2» e SDA Building Services «/2», che hanno investimenti nelle Azzorre, nonché l'agenzia del turismo «/2») sono a favore del sostegno a SATA, mentre Associação de Municípios da Região Autónoma dos Açores («/2») ricorda che SATA è stata garante del non isolamento della popolazione azzorriana dall'esterno nonché uno strumento per l'attuazione della coesione territoriale, economica e sociale; inoltre sottolineano come SATA svolga un ruolo essenziale in tempi di crisi, come nel caso di catastrofi naturali e durante la pandemia di COVID-19, ed evidenziano il ruolo chiave dei servizi di SATA per il trasporto di attrezzature mediche, medicinali e dispositivi di protezione individuale.
- 100) Pur esprimendo preoccupazione per la gestione di SATA durante il periodo in cui ha usufruito del sostegno, l'associazione di categoria Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada/Associação Empresarial das Ilhas de S. Miguel e Santa Maria («/2») riconosce che SATA è stata fondamentale per garantire la mobilità interna e la connettività verso l'esterno e suggerisce di migliorarne le prestazioni con un piano d'azione. La CCIPD riconosce lo stato di emergenza e propone una modifica degli OSP per i voli e i collegamenti interinsulari per i gateway non liberalizzati.
- 101) In generale, tutti gli altri soggetti terzi riconoscono che SATA svolge un ruolo chiave nel processo di salvaguardia della connettività della Regione delle Azzorre attraverso l'attuazione dei principi economici, sociali e territoriali sanciti negli articoli da 174 a 178 TFUE. Tali soggetti terzi non ravvisano potenziali effetti negativi sulla concorrenza dei precedenti aumenti di capitale e/o di altre misure di sostegno a favore di SATA ⁽¹⁰¹⁾, oppure ritengono che il possibile effetto negativo sarebbe controbilanciato dall'impatto positivo del mantenimento delle attività di SATA, tenuto conto delle dimensioni ridotte della Regione delle Azzorre e della sua limitata popolazione (243 000 abitanti).

4. OSSERVAZIONI DEL PORTOGALLO

4.1. Osservazioni in merito all'avvio e alla proroga del procedimento formale

- 102) Il Portogallo ritiene che i precedenti aumenti di capitale di SATA (nel 2017 ⁽¹⁰²⁾, 2018 ⁽¹⁰³⁾ e 2020 ⁽¹⁰⁴⁾) equivalessero a compensazioni degli OSP relativi al trasporto aereo all'interno delle isole e da/verso le Azzorre al fine, più specificamente, di compensare i disavanzi di esercizio derivanti dall'imposizione di detti OSP e SIEG, ritenuti essenziali per l'interesse pubblico della Regione ⁽¹⁰⁵⁾. Al fine di dimostrare che tali OSP e SIEG non sono stati compensati in modo adeguato e completo, il Portogallo osserva, tra l'altro, che il deficit di compensazione verificato di SATA per gli OSP nel periodo 2009-2019 ammontava ad almeno 65,5 milioni di EUR ⁽¹⁰⁶⁾, tra cui: i) 19,2 milioni di EUR di costi aggiuntivi sostenuti da SATA Air Açores, che non sono stati compensati nell'ambito dei contratti di servizio pubblico, né tramite le indennità compensative, né attraverso i meccanismi di ricostituzione finanziaria, e ii) 46,3 milioni di EUR di costi dichiarati da Azores Airlines sulle quattro rotte soggette a OSP (escludendo cioè le rotte commerciali liberalizzate) ⁽¹⁰⁷⁾.
- 103) Secondo il Portogallo gli importi verificati non riflettono il reale disavanzo di esercizio derivante dalla gestione delle rotte soggette a OSP di SATA (ossia 14 rotte soggette a OSP gestite da SATA Air Açores e quattro da Azores Airlines), che sarebbe pari a circa 98 milioni di EUR, in quanto tale disavanzo, oltre ai 65,5 milioni di EUR summenzionati, includerebbe anche un ulteriore importo di 33 milioni di EUR, costituito dalla differenza tra le richieste di SATA di ristabilire il suo equilibrio finanziario e l'importo effettivamente pagato dalla Regione nel periodo 2009-2019. Il

⁽¹⁰¹⁾ Sentenza del Tribunale del 12 maggio 2011, *Région Nord-Pas-de-Calais e Communauté d'Agglomération du Douaisis/Commissione*, cause riunite T-267/08 e T-279/08, EU:T:2011:209, punto 110.

⁽¹⁰²⁾ Autorizzato con risoluzione del Consiglio del governo delle Azzorre n. 13/2017.

⁽¹⁰³⁾ Autorizzato con risoluzione del Consiglio del governo delle Azzorre n. 85/2018, modificata dalla risoluzione del Consiglio del governo n. 112/2018.

⁽¹⁰⁴⁾ Autorizzato con risoluzione del Consiglio del governo delle Azzorre n. 66/2020.

⁽¹⁰⁵⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 19 ottobre 2020, punti da 142 a 155 e da 167 a 189.

⁽¹⁰⁶⁾ Tale importo tiene conto solo della differenza tra gli importi dovuti dalla Regione, certificati dai pertinenti audit pubblici, e gli importi effettivamente pagati dalla Regione, cfr. le osservazioni presentate dal Portogallo il 19 ottobre 2020, punti da 143 a 155 e allegati da 2 a 4 e allegato 7.

⁽¹⁰⁷⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 19 ottobre 2020, punto 151.

Portogallo spiega quindi che questa situazione di difficoltà finanziaria ha determinato la necessità per il consiglio del governo della Regione di seguire una raccomandazione della Corte dei conti ⁽¹⁰⁸⁾, nonché di attenersi alle norme di diritto societario nazionale relative alla perdita della metà del capitale sociale versato a causa delle perdite accumulate ⁽¹⁰⁹⁾.

- 104) Riguardo in particolare al trasporto interinsulare, il Portogallo spiega che le 14 rotte servite da SATA, organizzate in tre cluster (Ponta Delgada, Terceira e Horta), sono state oggetto di gare d'appalto dal 2002 a norma, in primo luogo, del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio ⁽¹¹⁰⁾ e, successivamente, del regolamento (CE) n. 1008/2008. L'attuale contratto di servizio pubblico, affidato a SATA tramite gara d'appalto, è stato aggiudicato per cinque anni, dal 1° novembre 2021 al 31 ottobre 2026 (considerando 19).
- 105) Tutti i contratti di servizio pubblico prevedevano un metodo ex ante per il calcolo della compensazione, un'indennità annua e un meccanismo di adeguamento della compensazione al fine di garantire che SATA non fosse sovracompensata per la fornitura del servizio pubblico. Tuttavia, come indicato (considerando 32 e 102), il Portogallo afferma che SATA Air Açores abbia sostenuto costi aggiuntivi per la fornitura di servizi soggetti a OSP che non sono stati compensati né mediante un'indennità annua né mediante un meccanismo di correzione ex post e che l'importo verificato delle perdite sia stato di 19,2 milioni di EUR (sebbene SATA avesse richiesto 50,9 milioni di EUR per coprire il disavanzo reale).
- 106) Per quanto riguarda le rotte servite da Azores Airlines nell'ambito di OSP non compensati (considerando 20), il Portogallo spiega che i tre collegamenti con il Portogallo continentale (rotte Lisbona-Santa Maria-Lisbona, Lisbona-Pico-Lisbona e Lisbona-Horta-Lisbona) e la rotta Ponta Delgada-Funchal, in cui Azores Airlines è l'unico vettore aereo, sono in fase di riesame per garantire che tali rotte ricevano una compensazione adeguata stabilita ex ante. Ciò comporterebbe la chiusura delle rotte soggette a OSP (attualmente aperte a tutte le compagnie aeree che intendono gestirle in regime di OSP senza compensazione) e l'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico con compensazione mediante gara a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008. Il Portogallo afferma che:
- a) nell'ambito della ristrutturazione, SATA non può continuare a effettuare tali rotte se queste costituiscono attività in perdita e, di conseguenza, tale attività sarà fornita da Azores Airlines con compensazione solo nel caso in cui Azores Airlines dovesse aggiudicarsi una gara a procedura aperta per la gestione di tali rotte soggette a OSP ⁽¹¹¹⁾;
 - b) è necessario avviare quanto prima una procedura di appalto internazionale che preveda una compensazione adeguata non superiore all'importo necessario per coprire i costi netti sostenuti per assolvere l'OSP, tenendo conto dei relativi ricavi ottenuti dal vettore aereo e di un congruo profitto.
- 107) Il Portogallo conferma che Azores Airlines ha presentato regolarmente (ogni due stagioni) un piano operativo all'autorità per l'aviazione civile («/2»), esprimendo il proprio interesse a operare su tali rotte alle condizioni degli OSP e senza compensazione. Il Portogallo sostiene tuttavia che SATA dovrebbe essere compensata per i servizi soggetti a OSP che, come descritto ai considerando 57 e 102, hanno generato un disavanzo di esercizio di 46,3 milioni di EUR tra il 2009 e il 2019. Come illustrato (considerando 102), il Portogallo afferma che i precedenti aumenti di capitale a favore di SATA (considerando 2) rappresentavano una compensazione ex post per i disavanzi dovuti agli OSP, che nel complesso è stata certificata come pari ad almeno 65,5 milioni di EUR fino al 2019. SATA ha tuttavia rimborsato l'importo corrispondente (considerando 116).
- 108) Il Portogallo spiega che Azores Airlines ha subito perdite anche sulle rotte Azzorre-America settentrionale da questa servite e che anche tali perdite dovrebbero essere compensate. In particolare il disavanzo di esercizio per le rotte Azzorre-America settentrionale tra il 2009 e il 2019 è stimato a 47,2 milioni di EUR. Il Portogallo sostiene che tali rotte costituiscono di fatto un SIEG, in quanto gestite nell'interesse pubblico, e che di conseguenza la compensazione di tale disavanzo dovrebbe essere considerata compatibile ai sensi della decisione n. 2012/21/UE della Commissione ⁽¹¹²⁾, poiché il traffico annuale non è superiore a 300 000 passeggeri.

⁽¹⁰⁸⁾ Relazione della Corte dei conti n. 01/2016 del gennaio 2016, pag. 14.

⁽¹⁰⁹⁾ L'articolo 35 del codice portoghese delle società stabilisce che, in caso di perdita di oltre la metà del capitale sociale versato a causa delle perdite accumulate, gli azionisti deliberino sulle soluzioni per porre rimedio a tale situazione, tra cui un conferimento di capitale.

⁽¹¹⁰⁾ Regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie (GU L 240 del 24.8.1992, pag. 8).

⁽¹¹¹⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 2 dicembre 2021, allegato 1 – Piano strategico e di ristrutturazione SATA 2021-25, pag. 40.

⁽¹¹²⁾ Decisione 2012/21/UE della Commissione, del 20 dicembre 2011, riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (GU L 7 dell'11.1.2012, pag. 3).

- 109) Il 10 giugno 2021 il Portogallo ha presentato ulteriori osservazioni su: i) l'affidamento degli OSP a SATA e ad Azores Airlines, nonché del SIEG a SGA; ii) la proporzionalità dell'aiuto e la sua limitazione al minimo; iii) le misure volte a limitare le distorsioni della concorrenza e iv) il rispetto del principio dell'aiuto «/2».
- 110) Le argomentazioni relative alla necessità dell'affidamento degli OSP e dei SIEG a SATA in considerazione delle esigenze socioeconomiche specifiche della regione ultraperiferica delle Azzorre corrispondono in larga misura a quanto già affermato nelle precedenti osservazioni presentate dal Portogallo (considerando da 64 a 66). Per quanto riguarda la proporzionalità dell'aiuto, il Portogallo ribadisce che qualsiasi condivisione degli oneri da parte dei creditori subordinati, come i detentori di obbligazioni, nuocerebbe alla fiducia del mercato e ostacolerebbe le future prospettive di finanziamento di SATA. Inoltre, secondo il Portogallo, ciò comporterebbe potenziali effetti di ricaduta sull'amministrazione regionale e su altre imprese del settore pubblico regionale, dato che la maggior parte del debito finanziario di SATA è garantita dalla Regione.
- 111) Nonostante quanto precede, il Portogallo ha gradualmente eliminato il rimborso di [...] milioni di EUR ([...]) durante il periodo di ristrutturazione, impegnandosi nel contempo a raggiungere il livello più elevato possibile di cancellazione del debito (considerando 49 e 50). Il Portogallo ribadisce inoltre le sue argomentazioni in merito alle conseguenze negative di una condivisione degli oneri imposta ai creditori subordinati, come i detentori di obbligazioni, in quanto ciò nuocerebbe alla fiducia del mercato e ostacolerebbe le future prospettive di finanziamento di SATA e sostiene che ciò avrebbe potenziali effetti di ricaduta sull'amministrazione regionale e su altre imprese del settore pubblico regionale, dato che la maggior parte del debito finanziario di SATA è garantita dalla Regione.
- 112) Poiché SATA è un'impresa pubblica regionale interamente controllata, il Portogallo insiste sul fatto che le uniche risorse che è in grado di fornire come contributo proprio sono la riduzione dei costi o del debito e la cessione di attivi. Al fine di dimostrare che i contributi di SATA sono reali e precisi, nelle sue osservazioni presentate il 2 dicembre 2021 il Portogallo fornisce prove di contratti e trattative riguardanti le riduzioni dei costi del piano di ristrutturazione per circa [...] milioni di EUR (considerando 49).
- 113) Per quanto riguarda la prevista vendita del 51 % di Azores Airlines e dell'attività di assistenza a terra, il Portogallo si impegna a realizzare la cessione entro la fine del 2025 ⁽¹¹³⁾ e a presentare un piano d'azione globale per la privatizzazione che specifichi l'impegno della Regione.
- 114) Secondo il Portogallo (considerando 51), [...] il contributo proprio complessivo sarebbe pari a circa il [...] %, il che rappresenterebbe un tasso significativo, tenuto conto delle dimensioni e delle caratteristiche di SATA e delle condizioni socioeconomiche delle Azzorre in quanto regione ultraperiferica dell'Unione, nonché area assistita ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), TFUE ⁽¹¹⁴⁾.
- 115) Per quanto riguarda le misure volte a limitare le distorsioni della concorrenza, nelle sue osservazioni presentate il 10 giugno 2021 il Portogallo chiarisce che la vendita di una partecipazione di almeno il 51 % in Azores Airlines comporterà la perdita del controllo della controllata da parte di SATA Air Açores e, in ultima analisi, della Regione delle Azzorre. Inoltre le autorità portoghesi convengono di attuare i termini e le condizioni necessari in materia di governo societario tali da garantire che [...] ⁽¹¹⁵⁾.
- 116) Per quanto riguarda il rispetto del principio dell'aiuto «/2», il 1° giugno 2021 il Portogallo ha presentato prove del fatto che SATA aveva rimborsato in tre rate gli aumenti di capitale sottoscritti dalla Regione a partire dal 2017, per un totale di 72,6 milioni di EUR: 24 000 000 EUR il 16 marzo 2021, 27 000 000 EUR il 17 marzo 2021 e 21 580 735 EUR il 26 maggio 2021. SATA ha inoltre proceduto alla corrispondente diminuzione del suo capitale sociale, sottoscritta e registrata nel registro delle imprese portoghese. Il 30 novembre 2021 il Portogallo ha confermato di aver riscosso interessi per un importo di 815 233,24 EUR conformemente al capo V del regolamento (CE) n. 794/2004.

⁽¹¹³⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 18 febbraio 2022, pag. 3.

⁽¹¹⁴⁾ Cfr. nota 69.

⁽¹¹⁵⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 10 giugno 2021, punto 76.

4.2. Osservazioni in merito alle osservazioni di terzi

4.2.1. Osservazioni del Portogallo in merito alle osservazioni di Ryanair

- 117) In via preliminare le autorità portoghesi sottolineano l'importanza di mantenere la riservatezza delle informazioni relative alle società pubbliche regionali e rigettano le denunce di Ryanair relative alla mancanza di trasparenza. Il Portogallo sostiene che le informazioni che devono essere disponibili al pubblico (bilanci e relazioni annuali) riguardanti SATA sono facilmente accessibili. Fa inoltre riferimento alla documentazione e alle relazioni, come quella della Corte dei conti portoghese ⁽¹¹⁶⁾ o quella predisposta dal parlamento regionale delle Azzorre ⁽¹¹⁷⁾, che sono pubbliche e possono essere facilmente reperibili. Per contro le informazioni alle quali Ryanair sostiene di non avere accesso sono proprio quelle richieste dalla Commissione al Portogallo nell'ambito del procedimento di indagine avviato per valutare i precedenti aumenti di capitale.
- 118) Per quanto riguarda la presunta indisponibilità di informazioni nella decisione relativa alla compensazione degli OSP, il Portogallo spiega che, poiché la Commissione ha avviato un procedimento di indagine riguardante i precedenti aumenti di capitale, non spettava alla Commissione fornire gli elementi a sostegno della possibilità che tali aumenti fossero stati diretti a porre rimedio all'insufficiente compensazione per l'assolvimento degli OSP. Per contro il Portogallo sottolinea che spetta alle autorità portoghesi invocare possibili motivi di compatibilità dei precedenti aumenti di capitale e dimostrare che ricorrono le condizioni per tale compatibilità, come confermato dalla giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea ⁽¹¹⁸⁾.
- 119) Analogamente, per quanto riguarda la presunta eccessiva riservatezza della decisione di proroga, il Portogallo risponde che il diritto di non veder resi pubblici i segreti aziendali e le informazioni riservate e l'obbligo della Commissione ai sensi dell'articolo 287 TFUE non dovrebbero essere pregiudicati dai diritti procedurali delle parti interessate, come Ryanair, di presentare osservazioni sulle procedure di cui all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE. In ogni caso il Portogallo sottolinea la chiarezza della decisione di proroga nel descrivere in dettaglio le fonti del contributo proprio di SATA, che sono spiegate, oltre che al considerando 23 citato da Ryanair, al considerando 21 e successivamente valutate ai considerando 71 e 74, mentre le misure volte a limitare le distorsioni della concorrenza sono analizzate nei considerando da 83 a 89 di detta decisione ⁽¹¹⁹⁾.
- 120) Per quanto riguarda i precedenti aumenti di capitale, in risposta alla denuncia di Ryanair secondo cui tali aumenti non erano conformi al criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato, le autorità portoghesi sostengono che Ryanair non spiega perché tale criterio dovrebbe essere applicabile al caso in questione, né perché la sua applicazione porterebbe a constatare l'esistenza di un aiuto di Stato. Il Portogallo sostiene che, come stabilito da una giurisprudenza consolidata, il criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato non dovrebbe essere applicabile e adeguato per valutare l'esistenza di un aiuto di Stato alla luce delle attività di SATA. Infatti SATA non opera in normali condizioni di mercato in quanto è incaricata della prestazione di SIEG e dell'assolvimento di OSP che perseguono la politica della Regione volta a garantire un'adeguata continuità territoriale delle Azzorre con il Portogallo continentale e con la diaspora azzorriana in America settentrionale.
- 121) Il Portogallo respinge inoltre l'argomentazione di Ryanair relativa alla possibilità di invocare la pandemia di COVID-19 come circostanza che giustifica una deroga al principio dell'aiuto «/2». Il Portogallo sostiene che le attività di SATA non sono mai state completamente interrotte durante le restrizioni di viaggio, in quanto SATA svolgeva un ruolo essenziale. Dopo la ripresa di tali attività, SATA ha continuato a essere condizionata negativamente dalla pandemia di COVID-19 in modo diverso da una compagnia aerea normale, posto che SATA serve rotte soggette a OSP per garantire la connettività territoriale, che non può cessare o ridurre senza mettere a rischio tali OSP, siano essi redditizi o meno.

⁽¹¹⁶⁾ Relazione e parere della Corte dei conti portoghese sui conti 2020 della Regione <https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/PareceresTribunalContas/pareceres-craa/Documents/2020/sratic-cra-2020.pdf>.

⁽¹¹⁷⁾ Relazione di gestione SATA per il 2020, <https://portal.azores.gov.pt/documents/36626/729805/SATA+GA+RC+2020.pdf/98844e5b-93c0-709c-3a13-e9cadaf5e6d4?t=1627401511597>.

⁽¹¹⁸⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 28 aprile 1993, *Italia/Commissione*, C-364/90, EU:C:1993:157, punto 20.

⁽¹¹⁹⁾ Osservazioni del Portogallo in merito alle osservazioni delle parti interessate del 12.8.2021, punti da 14 a 19.

- 122) Il Portogallo sottolinea che l'ingresso di un nuovo concorrente non garantirebbe la frequenza o la continuità delle rotte e non sarebbe in linea con i pertinenti requisiti degli OSP e con le esigenze di connettività della Regione delle Azzorre. In particolare, calcolando la quota di mercato di ciascuna società per ciascuna rotta internazionale diretta da/verso le Azzorre nel 2019, Ryanair ha una quota totale del 9,8 % e Azores Airlines del 75 %: data la differenza rilevante della loro rispettiva presenza, sarebbe improbabile perfino per Ryanair sostituirla sulle rotte azzorriane nel breve e medio termine. A tale riguardo l'uscita di SATA dal mercato sarebbe estremamente dannosa per questa regione ultraperiferica. Per quanto riguarda i collegamenti all'interno dell'arcipelago, il fatto che SATA Air Açores sia sempre stata l'unica compagnia aerea a partecipare alle gare d'appalto indette a partire dal 2002, compresa la più recente bandita il 4 giugno 2021 per l'assegnazione di rotte interinsulari soggette a OSP, dimostra, secondo il Portogallo, la mancanza di interesse di altre compagnie aeree a operare su questo mercato. Analogamente SATA è l'unico vettore aereo che ha presentato all'ANAC piani operativi per operare su rotte soggette a OSP che collegano le Azzorre al Portogallo continentale e a Madera, anche se, per quanto riguarda tali rotte, il Portogallo chiarisce che non sono oggetto di gara d'appalto, bensì di una procedura meno rigorosa. Il Portogallo sottolinea che il disinteresse per le rotte soggette a OSP è proseguito nonostante la sovraccapacità generata, come sostiene Ryanair, dalla pandemia. Inoltre il Portogallo osserva che le compagnie aeree che hanno aderito alle rotte liberalizzate sui cui operava SATA le hanno lasciate poco dopo, soprattutto a causa delle condizioni operative particolari e atipiche ⁽¹²⁰⁾.
- 123) Per caratterizzare la specificità del mercato delle Azzorre, il Portogallo sostiene che la situazione di SATA non possa essere paragonata a quella di Spanair o Malév, contrariamente a quanto afferma Ryanair. Infatti tali società fallite operavano su mercati commerciali attraenti diversi dalle rotte delle Azzorre da un punto di vista geografico, sociale ed economico. Secondo il Portogallo l'uscita di SATA dal mercato non incentiverebbe la concorrenza per i due motivi seguenti: i) la diminuzione del livello della domanda dovuta alla pandemia di COVID-19 e la necessaria continuità territoriale nella Regione, che comporta l'impossibilità di interrompere i voli; e ii) nel caso di Spanair e Malév, l'aumento della domanda, a seguito dell'uscita dal mercato delle due compagnie aeree menzionate, è stato il risultato di fattori esterni e non della presenza di compagnie aeree più efficienti.
- 124) Per quanto riguarda la proposta di cancellare le rotte non soggette a OSP/SIEG, il Portogallo sostiene che, contrariamente a quanto argomentato da Ryanair secondo cui questa sarebbe in grado di sostituire Azores Airlines sulle sue rotte commerciali verso il continente, Ryanair ha mantenuto un numero limitato di frequenze sulle sue rotte dopo la liberalizzazione dei collegamenti tra São Miguel e Terceira con Lisbona e Oporto, nel 2015, e non ha aumentato tali frequenze quando quelle di SATA sono state ridotte, ad esempio nel febbraio e nel marzo 2021 ⁽¹²¹⁾. Inoltre Ryanair non fornisce servizi di trasporto aereo verso l'America settentrionale per garantire la connettività con la diaspora azzorriana, né servizi di trasporto aereo di merci per esportare e fornire merci alla Regione. Entrambi i servizi sono fondamentali per le Azzorre, il primo per convogliare gli investimenti esteri e il turismo, il secondo per sostenere l'economia locale: nel 2019 quasi il [55-65] % del trasporto aereo di merci da/per le Azzorre (circa [...] migliaia di tonnellate) è stato assicurato da Azores Airlines, compresi il pesce fresco (circa il [55-65] % del carico totale di Azores Airlines), la posta (circa il [5-15] %) e le forniture mediche (circa lo [0-5] %).
- 125) Analogamente il Portogallo respinge l'interpretazione di Ryanair secondo cui la pandemia di COVID-19 non può essere considerata una circostanza eccezionale e imprevista, facendo riferimento al quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19 ⁽¹²²⁾ adottato dalla Commissione.
- 126) Infine il Portogallo sostiene che l'assegnazione di rotte soggette OSP a SATA è stata effettuata nel rispetto delle norme e delle procedure di cui al regolamento (CE) n. 1008/2008 e conferma la decisione della Commissione per quanto riguarda la descrizione delle rotte di Ryanair tra le Azzorre e il resto dell'Unione, nonché delle rotte dirette da e verso le Azzorre su cui opera la TAP.

⁽¹²⁰⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 13 agosto 2020, allegato 6 - Panoramica della concorrenza nel settore dell'aviazione nel mercato azzorriano, secondo cui Air Berlin, Air Europa*, Delta, EasyJet, Flyl*, Germania*, JetTime*, Niki*, Norwegian*, Primera*, Travel Service* e TUI NL* (tutti i vettori contrassegnati con * offrivano voli charter) hanno interrotto le rotte verso le Azzorre dal 2016.

⁽¹²¹⁾ Allegato 1 delle osservazioni presentate dal Portogallo il 12 agosto 2021.

⁽¹²²⁾ Comunicazione della Commissione - Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19 (GU C 911 del 20.3.2020, pag. 1), modificata dalle comunicazioni della Commissione C(2020) 2215 (GU C 1221 del 4.4.2020, pag. 1), C(2020) 3156 (GU C 164 del 13.5.2020, pag. 3), C(2020) 4509 (GU C 218 del 2.7.2020, pag. 3), C(2020) 7127 (GU C 340I del 13.10.2020, pag. 1), C(2021) 564 (GU C 34 dell'1.2.2021, pag. 6) e C(2021) 8442 (GU C 473 del 24.11.2021, pag. 1) (il «quadro temporaneo»).

4.2.2. Osservazioni del Portogallo in merito alle osservazioni del PPM

- 127) Per quanto riguarda l'affermazione del PPM relativa all'inesattezza di alcune informazioni fornite dalle autorità portoghesi, che si tradurrebbe in un tentativo di confondere le attività di SATA Air Açores e Azores Airlines, il Portogallo ritiene che, alla luce della decisione di avvio del procedimento e delle ulteriori spiegazioni presentate alla Commissione, non sia possibile alcuna confusione tra tali società.
- 128) Il Portogallo sostiene che le osservazioni del PPM contengono diverse asserzioni infondate e/o non veritiere. In primo luogo, l'elenco dei concorrenti di Azores Airlines fornito dal PPM è inesatto, in quanto solo TAP e Ryanair sono in concorrenza con SATA negli stessi mercati, mentre le rotte regolari su cui opera da Azores Airlines sono diverse da quelle sui cui operano White, Euroatlantic, Cabo Verde Airlines e Binter. Tali compagnie aeree, infatti, non operano su rotte regolari in partenza dalle Azzorre. Per quanto riguarda Binter, la compagnia aerea opera su una rotta all'interno dell'arcipelago di Madera, su cui precedentemente operava SATA Air Azores nell'ambito di un appalto pubblico per il periodo dal 2011 al 2013. EasyJet era in concorrenza con Azores Airlines solo sulle rotte liberalizzate tra le Azzorre e il Portogallo continentale fino all'abbandono di tali rotte nel 2017. In totale 12 vettori aerei hanno cercato di operare sul mercato azzorriano, ma hanno dovuto abbandonarlo dal 2016 a causa della mancata redditività ⁽¹²³⁾. Anche i collegamenti con gli Stati Uniti e il Canada, che rivestono un'importanza cruciale per la Regione, sono stati generalmente assicurati da Azores Airlines. In particolare, secondo le osservazioni presentate dal Portogallo, solo Delta ha operato sulla rotta da Ponta Delgada a New York, dal maggio 2018 al settembre 2019, mentre la rotta diretta di TAP tra Ponta Delgada e Boston, lanciata nel luglio 2020, è stata interrotta.
- 129) Contrariamente alle affermazioni del PPM secondo cui le rotte soggette a OSP sono state effettuate su base volontaria solo da Azores Airlines e le perdite sarebbero dovute al mancato rispetto del regolamento (CE) n. 1008/2008 da parte del Portogallo, il Portogallo replica che le rotte tra le Azzorre e il Portogallo continentale sono considerate soggette a OSP dal 1998 e che le note informative e le ulteriori modifiche sono sempre state pubblicate nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* dal 1998 al 2015. Nel periodo tra il 2005 e il 2015, tuttavia, non era stato necessario indire una gara d'appalto, in quanto le rotte erano gestite senza un contratto di concessione o una corrispondente compensazione: in particolare TAP e Azores Airlines operavano sulla rotta Lisbona-Horta, TAP era l'unico vettore che operava sulla rotta Lisbona-Pico, mentre Azores Airlines era l'unica a operare sulla rotta Lisbona-Santa Maria. A partire dal marzo 2015, tali rotte sono cambiate a causa della liberalizzazione di alcune di esse e sono state modificate anche le principali condizioni cui sono subordinate le prestazioni di servizi. Il Portogallo conclude che l'istituzione delle rotte soggette a OSP e la loro assegnazione sono sempre state conformi alla procedura di cui al regolamento (CE) n. 1008/2008 e, come descritto nelle sue osservazioni, a partire dal marzo 2015 Azores Airlines è stato l'unico vettore aereo che ha dimostrato interesse a operare sulle rotte soggette a OSP (aperte) e che ha presentato piani operativi all'ANAC. Il Portogallo sottolinea pertanto che tali rotte non sono state gestite sulla base della loro redditività. Il Portogallo afferma inoltre che le accuse di sovraccarico e complessità degli OSP e delle norme della gara sono prive di fondamento, in quanto i) hanno seguito lo schema generale per questo tipo di gare, ii) sono state comunicate alla Commissione e approvate conformemente alla procedura di cui al regolamento (CE) n. 1008/2008. Analogamente il Portogallo contesta l'affermazione del PPM secondo cui la gara per le rotte interinsulari riguarda tutte le rotte prese come serie di rotte, ricordando che tale possibilità è espressamente prevista dal regolamento (CE) n. 1008/2008, in quanto la formulazione dell'articolo 16, paragrafo 10, di tale regolamento, secondo il Portogallo, si applica chiaramente alla situazione specifica delle Azzorre. Infine, per quanto riguarda l'argomentazione del PPM secondo cui la compensazione finanziaria versata a SATA Air Açores per gli OSP costituisce anch'essa una sovvenzione illecita a favore di Azores Airlines, il Portogallo spiega che gli importi versati non solo non consentono alcun trasferimento ad Azores Airlines, ma di fatto non coprono i disavanzi generati dalle attività su tali rotte ⁽¹²⁴⁾.

4.2.3. Osservazioni del Portogallo in merito alle osservazioni di altre parti

- 130) Da un lato il Portogallo sottolinea le osservazioni positive formulate in relazione al ruolo essenziale svolto da SATA per lo sviluppo socioeconomico delle Azzorre e per garantire la continuità territoriale nazionale e internazionale delle Azzorre con l'Unione. Il Portogallo rileva inoltre che tali osservazioni sottolineano la compatibilità dei precedenti aumenti di capitale con le norme dell'Unione, avendo tali aumenti un impatto trascurabile sulla concorrenza e sul mercato interno, data la necessità di garantire la connettività della diaspora delle Azzorre. Inoltre alcune osservazioni delineano anche la specificità di SATA sulle rotte su cui operano SATA Air Açores e Azores Airlines, dato che il modello di SATA non sarebbe replicato dai suoi concorrenti, il che potrebbe, in ultima analisi, essere molto sfavorevole per la comunità di immigrati azzorriani.

⁽¹²³⁾ Cfr. nota 117.

⁽¹²⁴⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 13 novembre 2020, pag. 9.

- 131) Dall'altro lato, per sottolineare ulteriormente il ruolo essenziale di SATA, il Portogallo rileva che alcune osservazioni insistono sulla lontananza della regione delle Azzorre e sulla sua mancanza di collegamenti con il mercato interno, il che potrebbe scoraggiare gli scambi e costituire un ostacolo alla libera circolazione delle merci. Il Portogallo osserva inoltre che terzi quali AJFA, SDABS e Brampton Travel AG (BTA) sottolineano l'importanza delle rotte nordamericane a fini commerciali e di investimento. Da un punto di vista economico, il Portogallo evidenzia come i terzi sottolineino l'importanza di SATA per il settore del turismo, che è fondamentale per lo sviluppo della Regione. SATA garantisce l'accesso a beni essenziali e non essenziali provenienti dall'esterno, che sono necessari per lo sviluppo del settore del turismo. Il ruolo «/2» di SATA nell'intera catena del valore del turismo è delineato dall'APAVT (e dall'ATA).
- 132) Le autorità portoghesi sostengono inoltre che le osservazioni, in particolare quelle formulate dalla Federazione agricola azzorriana e dalla Federazione della pesca azzorriana per i settori ittico e agricolo, hanno sottolineato il ruolo distintivo svolto da SATA per i produttori della Regione nel garantire l'accesso alle pari opportunità (assicurando la distribuzione e l'esportazione dei prodotti tra le isole, il Portogallo continentale e altri territori).
- 133) Infine il Portogallo sottolinea che, al di là del sostegno fornito dai servizi aerei di SATA allo sviluppo sociale ed economico della comunità locale, senza il quale la ripresa della Regione dall'attuale pandemia sarebbe praticamente impossibile, alcuni soggetti terzi che hanno presentato osservazioni nel contesto della procedura d'indagine della Commissione, come l'Associazione dei comuni della Regione delle Azzorre, hanno sottolineato che SATA svolge un ruolo essenziale nelle circostanze specifiche ed eccezionali causate dalla pandemia di COVID-19, tra l'altro per il trasporto di attrezzature mediche verso la Regione.

5. VALUTAZIONE DELLE MISURE DI AIUTO

- 134) La Commissione valuterà in innanzitutto se l'aiuto per la ristrutturazione, vale a dire il prestito diretto del governo regionale di 144,5 milioni di EUR e l'assunzione di debiti per 173,75 milioni di EUR, per un totale di 318,25 milioni di EUR da convertire in capitale proprio, nonché la garanzia statale di 135 milioni di EUR da concedere fino al 2028 su prestiti concessi da banche e/o altri istituti finanziari, costituiscano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE e, in caso affermativo, se tali aiuti siano legittimi e compatibili con il mercato interno.
- 135) La stessa valutazione sarà effettuata anche in relazione ai precedenti aumenti di capitale, poiché il procedimento di indagine formale aperto nella decisione di avvio riguarda anche tali misure ⁽¹²⁵⁾. Tale valutazione è effettuata ai considerando da 242 a 248.
- 136) Per contro tale valutazione non sarà effettuata in relazione all'aiuto per il salvataggio a favore di SATA notificato il 13 agosto 2020 (considerando 1), dato che la notifica in questione è stata successivamente ritirata il 6 aprile 2022 e che l'aiuto per il salvataggio non è stato attuato (considerando 12). Sebbene l'aiuto per il salvataggio in quanto tale non sia stato concesso a SATA, la Commissione osserva che, in risposta alla notifica dell'aiuto per il salvataggio da parte del Portogallo, la decisione di avvio del procedimento ha approvato il sostegno alla liquidità a favore di SATA ai sensi del punto 103 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione al fine di garantire la continuità del SIEG nei servizi di trasporto aereo e nei servizi di gestione aeroportuale forniti da SATA durante l'indagine formale sull'aiuto per il salvataggio. Tale sostegno è stato successivamente esteso a 255,5 milioni di EUR e prorogato, secondo quanto approvato nella decisione di proroga (considerando 7) e nella decisione della Commissione del 5 novembre 2021 (considerando 11). Mentre il sostegno è stato inizialmente concesso sotto forma di garanzie sui prestiti, in quest'ultima decisione la Commissione ha approvato una sostituzione, da parte del Portogallo, delle garanzie pubbliche con prestiti diretti degli azionisti a SATA, in particolare per un importo di 82,5 milioni di EUR che la Regione non poteva riportare al bilancio del 2022. In ogni caso la compatibilità di tale sostegno è già stata valutata nelle decisioni di cui ai considerando 2, 7 e 11 conformemente al punto 103 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione ed è indipendente dalla compatibilità dell'aiuto per il salvataggio in quanto tale. Pertanto all'aiuto per il salvataggio in quanto tale non è stata data esecuzione e, in conseguenza del ritiro della notifica relativa a tale aiuto, la Commissione non è più chiamata ad esaminare la compatibilità.

⁽¹²⁵⁾ Decisione di avvio del procedimento, considerando 52, 55, 58, 59, 91 e 112.

5.1. Esistenza di aiuti di Stato

- 137) A norma dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, «/2».
- 138) La qualifica di una misura come aiuto di Stato ai sensi di tale disposizione richiede pertanto che siano soddisfatte le seguenti condizioni cumulative: i) la misura deve essere imputabile allo Stato e finanziata mediante risorse statali; ii) deve conferire un vantaggio al suo beneficiario; iii) tale vantaggio deve essere selettivo; e iv) la misura deve falsare o minacciare di falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri. È pertanto opportuno verificare separatamente se le misure possono essere considerate aiuti di Stato.

5.1.1. Risorse statali e imputabilità allo Stato

- 139) Le misure prevedono atti amministrativi e decisioni pubbliche.
- 140) L'aiuto per la ristrutturazione è finanziato con risorse pubbliche provenienti dal bilancio della Regione delle Azzorre. In particolare la Regione delle Azzorre, in qualità di azionista unico di SATA, fornirà con risorse del suo bilancio: i) i conferimenti di capitale necessari per un importo di 144,5 milioni di EUR per aumentare il capitale proprio di SATA, ormai esaurito; ii) i fondi destinati a finanziare l'assunzione di debiti per un importo di 173,75 milioni di EUR, anch'essi da convertire in capitale; e iii) la garanzia fino al 2028 per un importo di 135 milioni di EUR su prestiti concessi da banche e/o altri soggetti finanziari. Per quanto riguarda i precedenti aumenti di capitale, come riscontrato dalla Commissione al considerando 39 della decisione di avvio del procedimento, la Regione delle Azzorre ha sottoscritto tali aumenti (ora rimborsati con gli interessi) utilizzando risorse provenienti dal suo bilancio e sulla base di decisioni adottate dal consiglio del governo della Regione (considerando 102 e 103).
- 141) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, le risorse degli enti locali, come una regione, sono risorse statali e le decisioni adottate da tali autorità sono imputabili allo Stato. Pertanto le suddette misure sono imputabili allo Stato e finanziate con risorse statali.
- 142) La Commissione conclude quindi che le misure sopra descritte comportano risorse statali e che le decisioni di concederle sono imputabili allo Stato.

5.1.2. Vantaggio

- 143) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, per vantaggio s'intende qualsiasi beneficio economico che un'impresa non avrebbe potuto ottenere in condizioni normali di mercato, ossia in assenza di un intervento dello Stato ⁽¹²⁶⁾.
- 144) Per quanto riguarda l'aiuto per la ristrutturazione a favore di SATA, sia i prestiti degli azionisti e l'assunzione di debiti da convertire in capitale sia la garanzia sui prestiti fornita dalla Regione delle Azzorre conferiscono un vantaggio economico al beneficiario, dato che, nella situazione specifica e nelle circostanze attuali, SATA non può ottenere capitali né finanziamenti tramite debito a condizioni di mercato senza una garanzia pubblica (come riconosciuto dal Portogallo, considerando 67). In effetti, senza l'intervento dello Stato, SATA è quasi certamente destinata al collasso economico a breve termine, in quanto nessun investitore privato sembra pronto a conferire capitale e nessun istituto finanziario è disposto a offrire nuovi finanziamenti. L'aiuto per la ristrutturazione non è necessario per preservare o aumentare il valore della partecipazione azionaria della Regione. Per contro il finanziamento non sembra in grado di offrire un rendimento da partecipazione azionaria commisurato al rischio assunto. Il Portogallo non sostiene che tale rendimento sarebbe effettivamente conseguito. In effetti dagli elementi disponibili risulta che, pur essendo in grado di realizzare un rendimento adeguato e di remunerare lo Stato al termine del piano di ristrutturazione (tabella 1.A e considerando 206 e seguenti), le perdite dei primi quattro anni del periodo di ristrutturazione sono molto superiori agli utili positivi al termine della ristrutturazione. Pertanto, durante il periodo di ristrutturazione quinquennale, i ricavi cumulati previsti rimangono ben al di sotto del costo-opportunità del capitale proprio (pari al 16 % come indicato al considerando 206).

⁽¹²⁶⁾ Sentenza della Corte di giustizia dell'11 luglio 1996, *SFEI e altri*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punto 60; sentenza della Corte di giustizia del 29 aprile 1999, *Spagna/Commissione*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punto 41.

- 145) Per quanto riguarda i precedenti aumenti di capitale, la Commissione conferma la posizione espressa nella decisione di avvio del procedimento ⁽¹²⁷⁾. Il Portogallo spiega che tali misure sono state in parte adottate per garantire il rispetto della disposizione del diritto nazionale che impone agli azionisti di deliberare su un conferimento di capitale in caso di perdita del capitale sociale versato a seguito delle perdite accumulate (considerando 102), ma ciò non spiega perché la Regione abbia scelto di fornire ulteriore capitale a SATA anziché, ad esempio, metterla in liquidazione o in stato di insolvenza. Il Portogallo non sostiene che tali misure siano state supportate da previsioni tali da convincere un azionista operante in un'economia di mercato ad aumentare il proprio investimento in una società al fine di conseguire una redditività conforme al mercato. Né esistono asserzioni o elementi di prova addotti nel procedimento dal Portogallo o dalle parti che dimostrino che la ricapitalizzazione di SATA a partire dal 2017 si sia basata su un piano aziendale operativo e finanziario volto a migliorare l'efficienza delle sue attività e, in ultima analisi, la redditività della partecipazione della Regione in SATA o sia stata a sostegno di tale piano. Per contro il Portogallo sostiene che tali aumenti di capitale costituivano una compensazione dei disavanzi d'esercizio derivanti dall'assolvimento degli OSP e di un SIEG di fatto riguardante i voli di SATA verso l'America settentrionale (considerando da 102 a 108). La Commissione sostiene pertanto che, nell'attuare tali misure, la Regione non ha agito in qualità di azionista (o di investitore), bensì in qualità di autorità pubblica.
- 146) In ogni caso la Commissione osserva che il Portogallo non ha indicato che le decisioni di cui sopra sono state adottate sulla base di valutazioni economiche paragonabili a quelle che, in circostanze analoghe, un operatore razionale in un'economia di mercato con caratteristiche simili a quelle delle autorità portoghesi avrebbe effettuato per determinare la redditività o i vantaggi economici delle misure, prima di decidere in merito all'ipotetico investimento.
- 147) La Commissione conclude pertanto che le misure garantiscono a SATA finanziamenti che il beneficiario non può e non ha potuto ottenere sul mercato, conferendo in tal modo un vantaggio economico a SATA ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

5.1.3. Selettività

- 148) Le misure beneficiano soltanto SATA, esercitando un potere discrezionale per un importo ad hoc determinato in funzione delle esigenze specifiche del beneficiario (considerando da 43 a 51). Come stabilito dalla Corte ⁽¹²⁸⁾, nel caso di un aiuto individuale l'individuazione del vantaggio economico consente, in linea di principio, di presumere la selettività della misura. Ciò è così indipendentemente dal fatto che vi siano operatori sui mercati pertinenti che si trovano in una situazione di fatto o di diritto analoga.
- 149) Sebbene il Portogallo abbia concesso o possa ancora concedere aiuti di Stato ad altre compagnie aeree in concorrenza con SATA, in ogni caso il conferimento di capitale e le garanzie sui prestiti non rientrano nel quadro di una misura più ampia di politica economica generale volta a fornire lo stesso tipo di sostegno ad hoc a imprese che si trovano in una situazione fattuale e giuridica analoga in considerazione dell'obiettivo delle misure e che operano nel settore dell'aviazione o in altri settori economici, ma viene messo a disposizione soltanto di SATA.
- 150) La Commissione conclude pertanto che le misure sono selettive ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

5.1.4. Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi

- 151) Quando un aiuto concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa rispetto ad altre imprese concorrenti che operano sul mercato dell'Unione, tale impresa è da considerarsi influenzata dall'aiuto. È sufficiente che il beneficiario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza. A tal proposito, il fatto che un settore economico sia stato oggetto di liberalizzazione a livello dell'Unione costituisce un elemento che può servire a stabilire un'incidenza reale o potenziale degli aiuti sulla concorrenza e sugli scambi fra Stati membri.

⁽¹²⁷⁾ Decisione di avvio del procedimento, considerando da 44 a 48.

⁽¹²⁸⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 4 giugno 2015, *Commissione europea/MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punto 60.

- 152) SATA è una compagnia aerea regionale che fornisce servizi di trasporto aereo su rotte che collegano le isole dell'arcipelago delle Azzorre e che collegano tali isole al continente, a Madera e a diverse destinazioni nordamericane (Boston, Oakland, Toronto e Montreal) in cui è insediata la diaspora portoghese locale. Anche se il beneficiario dell'aiuto non è direttamente coinvolto negli scambi transfrontalieri all'interno dell'Unione, dato che il settore dell'aviazione è aperto alla concorrenza nell'Unione e che altri vettori potrebbero offrire tali rotte in concorrenza con SATA, le misure notificate sono atte a migliorare la posizione del beneficiario rispetto alle imprese effettivamente concorrenti effettive o potenziali che non hanno accesso a un sostegno statale analogo da parte del Portogallo o che devono finanziare operazioni a condizioni di mercato.
- 153) Di conseguenza le misure possono falsare o minacciare di falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri.

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

- 154) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che l'aiuto per la ristrutturazione e i precedenti aumenti di capitale a favore di SATA costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

5.3. Legittimità delle misure

- 155) La Commissione ritiene che, notificando e astenendosi dall'attuare l'aiuto per la ristrutturazione prima della sua approvazione da parte della Commissione, il Portogallo abbia adempiuto agli obblighi di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE.
- 156) All'aiuto per il salvataggio notificato il 13 agosto 2020 non è stata data esecuzione prima del ritiro di tale notifica (considerando 12). Per contro i precedenti aumenti di capitale sono stati concessi senza previa notifica e sono stati rimborsati con gli interessi solo al momento dell'avvio del procedimento di indagine formale.

5.4. Compatibilità con il mercato interno

- 157) L'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE prevede che possano essere considerati compatibili con il mercato interno gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.
- 158) Pertanto, per poter essere considerato compatibile, da un lato un aiuto di Stato deve essere destinato ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche e, dall'altro, non deve alterare le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune. In base alla seconda condizione, in particolare, la Commissione pondera gli effetti positivi dell'aiuto proposto per lo sviluppo delle attività che esso mira a sostenere, e gli effetti negativi che tale aiuto può avere sul mercato interno ⁽¹²⁹⁾.
- 159) Il Portogallo ritiene che l'aiuto per la ristrutturazione possa essere dichiarato compatibile con il mercato interno ai sensi degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.
- 160) In considerazione della natura e delle finalità dell'aiuto di Stato in questione e delle affermazioni delle autorità portoghesi la Commissione valuterà se l'aiuto per la ristrutturazione sia conforme alle disposizioni pertinenti degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione. Negli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione la Commissione ha stabilito i criteri da essa esaminati nel valutare la compatibilità dell'aiuto per la ristrutturazione di un'impresa con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE ⁽¹³⁰⁾.
- 161) Nel verificare se gli aiuti per la ristrutturazione abbiano un'incidenza negativa sulle condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse, la Commissione effettua una valutazione comparata ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE e degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione. In base a tale criterio, a condizione che il beneficiario sia ammesso a ricevere l'aiuto per la ristrutturazione, la Commissione pondera gli effetti positivi dell'aiuto per lo sviluppo delle attività che l'aiuto intende sostenere rispetto agli effetti negativi generati dall'impatto dell'aiuto di Stato sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri, valutando in particolare in che modo la misura di aiuto riduce al minimo le distorsioni sulla concorrenza e sugli scambi (necessità dell'intervento dello Stato, adeguatezza, proporzionalità, trasparenza dell'aiuto, principio dell'aiuto «1/2» e misure volte a limitare le distorsioni della concorrenza).

⁽¹²⁹⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 22 settembre 2020, *Austria/Commissione*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punto 19.

⁽¹³⁰⁾ Orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, punto 38.

- 162) Quanto precede non pregiudica il fatto che le decisioni adottate dalla Commissione su tale base debbano garantire il rispetto del diritto dell'Unione ⁽¹³¹⁾.
- 163) Alla luce della notifica e delle informazioni raccolte nel corso dell'indagine formale sull'aiuto per la ristrutturazione, non ne consegue che l'aiuto per la ristrutturazione o le condizioni cui è subordinato, o le attività economiche agevolate dall'aiuto, possano comportare una violazione di una disposizione pertinente del diritto dell'Unione. In particolare, come dimostrato dal Portogallo, le 14 rotte che collegano le nove isole della Regione tramite il trasporto aereo interinsulare dell'arcipelago delle Azzorre sono state affidate esclusivamente a SATA Air Açores in regime di OSP a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008 (sezione 2.1.1, considerando 18 e 19). Analogamente le quattro rotte tra le Azzorre e il Portogallo continentale e Madera, considerate rotte soggette a OSP dal 1998, sono state gestite come OSP aperti da Azores Airlines a seguito di note informative pubblicate nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* dal 1998 al 2015 in conformità delle stesse norme pertinenti dell'Unione (considerando 20). A partire dal marzo 2015 le rotte soggette a OSP sono cambiate a causa della liberalizzazione di alcune di esse, mentre Azores Airlines è stato nuovamente l'unico vettore aereo che ha dimostrato interesse a operare su tali rotte soggette a OSP, senza esclusiva e senza compensazione, e che ha presentato piani operativi all'ANAC (considerando 107). Inoltre la Commissione non ha inviato un parere motivato al Portogallo su una possibile violazione del diritto dell'Unione che avrebbe un nesso con il caso in questione, né ha ricevuto denunce che possano indicare che l'aiuto di Stato, le condizioni cui è subordinato o le attività economiche che agevola siano contrari alle disposizioni pertinenti del diritto dell'Unione diverse dagli articoli 107 e 108 TFUE.
- 164) Per quanto riguarda le attività soggette a OSP e a SIEG, la Commissione osserva inoltre che i dubbi sollevati in merito alla loro definizione e imposizione nonché al loro affidamento in conformità del pertinente diritto dell'Unione per la durata di attuazione del piano di ristrutturazione ⁽¹³²⁾ sono stati dissipati dalle informazioni fornite dal Portogallo sul rinnovo dei contratti di servizio pubblico quinquennali per le rotte interinsulari, nonché su una futura gara d'appalto per le rotte verso il continente e Madera che dovrebbe essere organizzata entro i termini del piano di ristrutturazione, mentre i SIEG sono affidati mediante concessione a SGA fino al termine del periodo di ristrutturazione nel 2025 (considerando da 19 a 23).

5.4.1. Ammissibilità: impresa in difficoltà

- 165) Per poter essere ammesso a ricevere un aiuto per la ristrutturazione un beneficiario deve essere considerato un'impresa in difficoltà ai sensi della sezione 2.2 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione. In particolare il punto 20 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione spiega che un'impresa è considerata in difficoltà se, in assenza di un intervento dello Stato, è quasi certamente destinata al collasso economico a breve o a medio termine. Una tale situazione potrebbe presentarsi quando si verifica almeno una delle circostanze descritte al punto 20, lettere da a) a d), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.
- 166) Come descritto ai considerando 14, 30 e 31, SATA è una società a responsabilità limitata che alla fine del 2020 presentava un capitale proprio totale negativo di -369,3 milioni di EUR, il che dimostra che tutto il capitale sociale sottoscritto era venuto meno. Le ultime relazioni e proiezioni verificate disponibili [...], per cui [...] continua a essere un'impresa in difficoltà ai sensi del punto 20, lettera a), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.
- 167) Ai sensi del punto 21 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione un'impresa di nuova costituzione, attiva da meno di tre anni, non è ammessa a beneficiare di aiuti per il salvataggio o la ristrutturazione. Il beneficiario non è un'impresa di nuova costituzione poiché è stato costituito nel 1941, quindi più di tre anni fa (considerando 14).
- 168) Ai sensi del punto 22 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, un'impresa facente parte di un gruppo più grande, o che viene da esso rilevata, non può, in linea di principio, beneficiare di aiuti per la ristrutturazione. Il beneficiario è interamente di proprietà individuale della Regione e pertanto non fa parte di un gruppo più grande (considerando 14).
- 169) Sulla base di quanto precede la Commissione conclude che SATA è un'impresa in difficoltà e può beneficiare di aiuti per la ristrutturazione.

⁽¹³¹⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 22 settembre 2020, *Austria/Commissione*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punti da 18 a 20.

⁽¹³²⁾ Decisione di proroga, considerando 59.

5.4.2. *L'aiuto agevola lo sviluppo di un'attività economica o di una regione geografica*

- 170) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE per poter essere considerato compatibile con il mercato interno l'aiuto di Stato deve agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche.
- 171) A tale riguardo, a dimostrazione che l'aiuto per la ristrutturazione è destinato ad agevolare lo sviluppo di tali attività o regioni, lo Stato membro che lo concede deve dimostrare che l'aiuto intende evitare difficoltà di ordine sociale o risolvere un fallimento del mercato. Nel contesto specifico degli aiuti per la ristrutturazione la Commissione osserva che, come riconosciuto al punto 43 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, di fatto l'uscita dal mercato è importante per il più ampio processo di crescita della produttività e che pertanto il solo impedire a un'impresa di uscire dal mercato non giustifica in misura sufficiente un aiuto di Stato. Per contro gli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione sono tra i tipi di aiuti di Stato più distorsivi, in quanto interferiscono con il processo di uscita dal mercato. Tuttavia, in determinate situazioni, la ristrutturazione di un'impresa in difficoltà può contribuire allo sviluppo di attività economiche o regioni, anche al di là delle attività svolte dal beneficiario. Ciò avviene quando, in assenza di tali aiuti, il dissesto del beneficiario provocherebbe situazioni di fallimento del mercato o di difficoltà di ordine sociale, ostacolando lo sviluppo delle attività economiche e/o delle regioni interessate da tali situazioni. Un elenco non esaustivo di tali situazioni figura al punto 44 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.
- 172) Tali situazioni si verificano, tra l'altro, quando l'aiuto evita il rischio di interrompere la continuità della prestazione di un SIEG, o di un importante servizio, difficile da riprodurre e che un eventuale concorrente avrebbe difficoltà a garantire al posto del beneficiario o quando il beneficiario svolge un ruolo sistemico essenziale in una regione o in un settore e la sua uscita da tale settore o regione comporterebbe potenziali conseguenze negative⁽¹³³⁾. Consentendo al beneficiario di proseguire le sue attività l'aiuto evita quindi il fallimento del mercato o le difficoltà di ordine sociale. Tuttavia, nel caso degli aiuti per la ristrutturazione, ciò vale solo quando l'aiuto consente al beneficiario di competere sul mercato in base ai propri meriti, il che può essere garantito solo se l'aiuto si basa sulla realizzazione di un piano di ristrutturazione che ripristini la redditività a lungo termine del beneficiario.
- 173) La Commissione valuterà quindi in primo luogo se l'aiuto sia destinato a evitare una situazione di fallimento del mercato o di difficoltà di ordine sociale (punto 5.4.2.1) e se sia accompagnato da un piano di ristrutturazione che ripristini la redditività a lungo termine del beneficiario (punto 5.4.2.2).

5.4.2.1. Contribuire allo sviluppo dell'attività economica prevenendo difficoltà di ordine sociale o fallimenti del mercato

- 174) Tra le situazioni in cui il salvataggio o la ristrutturazione di un'impresa in difficoltà può contribuire allo sviluppo di attività economiche o regioni, il punto 44, lettere b), c) e d), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione menziona i casi in cui l'aiuto è destinato ad evitare il rischio che la crescita economica sia ostacolata dall'interruzione di un servizio importante a seguito dell'uscita del beneficiario dal mercato (punto 44, lettera b), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione) o dal fallimento di un'impresa che svolge un ruolo sistemico essenziale nel settore o nella regione interessati (punto 44, lettera c), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione), o il rischio di interruzione della continuità di un SIEG (punto 44, lettera d), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione).

L'aiuto evita l'interruzione di un servizio importante

- 175) Nella decisione di proroga⁽¹³⁴⁾, la Commissione ha ritenuto che l'aiuto per la ristrutturazione a favore di SATA evitasse l'interruzione di un importante servizio difficile da riprodurre e che i concorrenti avrebbero difficoltà a garantire al posto del beneficiario (ai sensi del punto 44, lettera b), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione).
- 176) In particolare la Commissione ha osservato che le misure di liquidità e di ristrutturazione mirano a prevenire l'eventuale dissesto di SATA a causa delle difficoltà incontrate negli ultimi anni e fortemente aggravate dalla pandemia di COVID-19, e che, sulla base delle informazioni disponibili, nessun altro vettore ha dimostrato un interesse commerciale per rotte alternative o complementari, cosicché l'aiuto è essenziale per evitare un rischio grave e imminente di interruzione dei servizi forniti da SATA⁽¹³⁵⁾. Poiché una compagnia aerea deve disporre di liquidità sufficiente per mantenere la sua licenza d'esercizio, alla luce degli elementi disponibili e delle perdite di esercizio recenti e previste per ciascuna delle compagnie aeree SATA (tabella 1.A), è chiaro che, in assenza dell'aiuto per la ristrutturazione, SATA non sarebbe in grado di far fronte agli obblighi di pagamento e alle sue passività e di

⁽¹³³⁾ Punto 44, lettere b), c) e d), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

⁽¹³⁴⁾ Decisione di proroga, considerando 57 e 58, che fanno riferimento alla valutazione espressa ai considerando da 69 a 71 della decisione di avvio del procedimento.

⁽¹³⁵⁾ Decisione di proroga, considerando 58.

conseguenza dovrebbe dichiarare fallimento e cessare la propria attività (considerando 64). Dato che il beneficiario fornisce servizi di trasporto aereo di passeggeri e merci e gestisce piccoli aeroporti (considerando da 17 a 23), senza l'intervento dello Stato vi è un grave rischio di interruzione di servizi essenziali, senza i quali la connettività e la continuità territoriale dell'arcipelago delle Azzorre e dell'Unione sarebbero limitate. Tale connettività è ancora più importante in considerazione del fatto che la Regione delle Azzorre è una regione ultraperiferica dell'Unione e, in quanto tale, presenta carenze permanenti, tra cui la summenzionata distanza dal continente europeo, come riconosciuto dall'articolo 349 TFUE, che nuoce al suo sviluppo economico e sociale.

- 177) Le constatazioni preliminari della Commissione nella decisione di avvio del procedimento e nella decisione di proroga sono contestate da Ryanair. Ryanair afferma inoltre che la sovraccapacità causata dalla pandemia di COVID-19 consente a concorrenti più efficienti di entrare nel mercato e riprodurre il ruolo di SATA Air Açores e Azores Airlines. Nello specifico Ryanair sostiene che sarebbe in grado di rilevare tutte le rotte di SATA Air Açores e Azores Airlines verso il continente in pochi giorni.
- 178) La Commissione ritiene che le affermazioni di Ryanair siano infondate alla luce delle osservazioni formulate da terzi, delle informazioni presentate e degli impegni assunti dal Portogallo. Contrariamente a quanto affermato da Ryanair nelle sue osservazioni, non vi sono prove – né sotto forma di informazioni a sostegno né di uno studio di mercato – di una potenziale sostituzione del ruolo di SATA nell'arcipelago delle Azzorre a seguito della persistente sovraccapacità generata dalla pandemia di COVID-19. In particolare Ryanair non ha aumentato i collegamenti con le Azzorre quando SATA ha ridotto i suoi voli, né ha partecipato alla gara d'appalto relativa alle rotte soggette a OSP, indetta il 4 giugno 2021. Più in generale, Ryanair ha mantenuto una regolarità limitata nelle sue rotte dopo la liberalizzazione dei collegamenti tra São Miguel e Terceira con Lisbona e Porto, nel 2015, e non ha aumentato tali frequenze a seguito della riduzione di quelle di SATA (considerando 124).
- 179) Sulla base delle informazioni in suo possesso la Commissione osserva inoltre che, sebbene alcune rotte di SATA possano essere attraenti per un singolo concorrente e/o su base stagionale, non vi sono indicazioni che un concorrente possa rilevare la totalità delle rotte di SATA, compresi le attività soggette a OSP/SIEG e quelle di trasporto merci, che sono di particolare rilevanza non solo per il settore ittico, ma anche per la consegna della posta e delle forniture mediche all'arcipelago delle Azzorre, il che rappresenta un servizio molto importante per la comunità locale (considerando da 17 a 28). In tal senso, contrariamente alla presunta possibilità di sostituzione di SATA, negli ultimi anni nessuno dei concorrenti diretti, tra cui Ryanair, ha dimostrato interesse a sviluppare una connettività diretta con l'arcipelago delle Azzorre e nessuno di essi fornirebbe servizi di trasporto aereo di merci (considerando 25 e 124). In particolare, alla luce dei risultati della recente procedura di gara per l'aggiudicazione delle rotte soggette a OSP per collegare l'arcipelago delle Azzorre, dove SATA era ancora una volta l'unico vettore a presentare un'offerta (considerando 19 e 122), sarebbe non solo difficile, ma anche irrealistico attendersi che un qualsiasi concorrente la sostituisca completamente a breve termine.
- 180) Come ha affermato il Portogallo, SATA fornisce collegamenti unici offrendo orari di viaggio regolari all'interno dell'arcipelago delle Azzorre e da tali isole al Portogallo continentale e alle principali zone di residenza della diaspora portoghese (considerando da 17 a 26). Tale rete di collegamenti è particolarmente importante in quanto i residenti delle Azzorre non possono fare affidamento su modi di trasporto alternativi, sia per la mobilità interinsulare che per gli spostamenti al di fuori dell'arcipelago (considerando 29). Oltre a tali servizi essenziali di trasporto aereo, e al di là delle rotte soggette a OSP, SATA sostiene in modo significativo e decisivo uno degli elementi più importanti per la crescita economica delle Azzorre, vale a dire il turismo. In particolare, senza il sostegno delle attività di SATA per il trasporto dei viaggiatori nell'arcipelago delle Azzorre, un segmento importante delle imprese locali, vale a dire alberghi, ristoranti, imprese organizzatrici di eventi sociali e culturali, negozi al dettaglio e altre imprese legate al turismo, avrebbe ulteriori difficoltà a sopravvivere alla pandemia di COVID-19 (sezione 3.2.2).
- 181) I terzi sottolineano di dipendere dai servizi di SATA per gran parte delle loro attività e imprese, che subirebbero notevoli perdite di fatturato senza le attività di SATA. Come sottolineato anche dal Portogallo, la maggior parte delle imprese locali, già pesantemente colpite dalla pandemia di COVID-19, non potrebbe sopravvivere senza il turismo. In tal senso la grande maggioranza dei terzi che hanno presentato osservazioni – in particolare i partner commerciali, come le agenzie di viaggio, gli operatori turistici, le associazioni alberghiere, le agenzie di vendita di biglietti e i relativi fornitori, oltre agli organismi che rappresentano la diaspora e la comunità imprenditoriale dell'America settentrionale – hanno effettivamente confermato le conclusioni della Commissione (considerando 68 e 175) per quanto riguarda il ruolo unico svolto da SATA per lo sviluppo economico delle Azzorre e, come dimostrato dal Portogallo, la scarsa probabilità che altri vettori aerei a lungo raggio o a basso costo riproducano la sua presenza e le sue attività nelle Azzorre a breve e medio termine (considerando da 122 a 124).

- 182) La Commissione ritiene pertanto che il fallimento del beneficiario rischierebbe di provocare l'interruzione di un importante servizio di trasporto che garantisce connettività e rete a livello regionale e, in misura minore, internazionale, collegando la Regione ultraperiferica delle Azzorre internamente e con il continente e Madera, nonché con la comunità lusofona dell'America settentrionale, che è difficile da riprodurre completamente per altri fornitori, come indicato al punto 44, lettera b), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

L'aiuto sostiene un'impresa che svolge un ruolo sistemico nella Regione

- 183) Come spiegato nella decisione di proroga ⁽¹³⁶⁾, l'aiuto per la ristrutturazione mira inoltre a evitare il rischio di uscita di un'impresa che svolge un ruolo sistemico essenziale nella Regione, ai sensi del punto 44, lettera c), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.
- 184) In particolare la Commissione osserva che SATA svolge un ruolo fondamentale nell'economia delle Azzorre non solo in termini di connettività e turismo, ma anche in termini di occupazione (considerando da 14 a 27). A tale riguardo l'uscita dal mercato di SATA potrebbe provocare gravi difficoltà di ordine sociale: i) direttamente, in quanto principale datore di lavoro di questo territorio ultraperiferico dell'Unione, con 1 150 posti di lavoro che andrebbero persi a livello locale; ii) indirettamente, in quanto sostegno essenziale all'economia regionale e, quindi, ai datori di lavoro locali, attraverso i suoi servizi di trasporto aereo di passeggeri e merci. In particolare SATA trasporta quasi la metà dei passeggeri dall'esterno alle Azzorre e il 100 % dei passeggeri nell'arcipelago delle Azzorre, sostenendo così in modo significativo l'industria turistica locale, che rappresenta circa il 13 % del PIL della Regione (considerando 21, 26 e 65).
- 185) Il fallimento di SATA avrebbe inoltre ricadute negative sui suoi clienti nonché sui suoi fornitori diretti e indiretti, tenendo conto del fatto che il 100 % del trasporto aereo di merci all'interno delle nove isole dell'arcipelago è gestito da SATA Air Açores e, tramite Azores Airlines, oltre il [60-70] % del trasporto aereo di merci (compresi pesce, posta e forniture mediche) da e verso le Azzorre (considerando 25). Posto tale ruolo cruciale per lo sviluppo territoriale delle Azzorre, l'uscita di SATA comporterebbe quindi gravi difficoltà di ordine sociale ed economico per questa Regione ultraperiferica, che già si trova ad affrontare sfide importanti a causa della distanza geografica e del divario socioeconomico con il Portogallo continentale e il resto dell'Unione (considerando 65 e 67).
- 186) L'impatto senza precedenti della pandemia di COVID-19 ha ulteriormente aggravato tali condizioni socioeconomiche, tenendo conto anche degli effetti negativi sul turismo, il che rappresenta, come osservato, una delle principali fonti di ricchezza della Regione delle Azzorre, pari a circa il 13 % del suo PIL nel 2019. Pertanto, come sostenuto dal Portogallo, il fallimento di SATA ostacolerebbe in modo significativo la ripresa economica di questa zona già svantaggiata (considerando 65).
- 187) Inoltre, come dimostrato dalle osservazioni presentate da numerosi terzi, SATA svolge un'attività essenziale per rafforzare la coesione territoriale e sociale delle Azzorre, tra l'altro garantendo il collegamento permanente tra le nove isole sparse nell'arcipelago, nonché aumentando l'accessibilità delle persone e dei beni dalle Azzorre al Portogallo continentale e all'Unione, nonché agli Stati Uniti e al Canada, dove risiede una parte importante della diaspora azzorriana (considerando da 93 a 101). In tal senso il fallimento di SATA avrebbe conseguenze negative anche per la diaspora portoghese che, data l'assenza di vettori aerei alternativi, sarebbe in grado di raggiungere questa Regione ultraperiferica dell'Unione solo indirettamente e dopo un lungo viaggio.
- 188) La Commissione ritiene pertanto che, sia come datore di lavoro che come elemento centrale della catena economica per molte altre imprese delle Azzorre, nonché come mezzo per garantire la coesione territoriale e sociale di tale Regione, il beneficiario possa essere considerato un'impresa che svolge un ruolo sistemico essenziale nella Regione, ai sensi del punto 44, lettera c), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

⁽¹³⁶⁾ Decisione di proroga, considerando 60, che fa riferimento alla valutazione espressa ai considerando 75 e 76 della decisione di avvio del procedimento.

Rischio di interruzione del SIEG

- 189) Come spiegato nella decisione di proroga, l'uscita di SATA rischierebbe di interrompere il SIEG fornito alla Regione delle Azzorre e al Portogallo, cui fa riferimento il punto 44, lettera d), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione. A tale riguardo, nella decisione di avvio del procedimento la Commissione ha anche riconosciuto che i voli soggetti a OSP effettuati da SATA Air Açores e Azores Airlines sono SIEG forniti alla Regione e al Portogallo ⁽¹³⁷⁾. Si tratta di una parte importante e preponderante delle attività di SATA. È pertanto accertato che il potenziale fallimento di SATA comporterebbe un'interruzione della continuità nella fornitura del SIEG alla Regione e al Portogallo.
- 190) Per quanto riguarda l'affermazione di Ryanair circa la possibilità di sostituire SATA anche in tempi brevi, le conclusioni preliminari della Commissione nella decisione di avvio del procedimento e nella decisione di proroga relative all'importanza di SATA per garantire la continuità territoriale della Regione ultraperiferica delle Azzorre con l'Unione sono state fortemente sostenute da 17 dei 19 soggetti terzi che hanno presentato osservazioni. A tale riguardo la Commissione osserva inoltre che la procedura di gara indetta nel 2021 per le rotte interinsulari avrebbe consentito a Ryanair di sostituire SATA su tali rotte soggette a OSP se fosse stata interessata a estendere le sue operazioni a tale attività, mentre la procedura di gara che sarà organizzata per il collegamento delle Azzorre con il Portogallo continentale e Madera offrirà ulteriori opportunità a tutti i concorrenti di SATA di sostituirla nelle rotte soggette a OSP da/verso le Azzorre. Infine gli impegni assunti dal Portogallo per cedere Azores Airlines (considerando 62 e 63) offrono a Ryanair e ad altri concorrenti la possibilità di rilevare tutte le rotte commerciali di SATA e pertanto di sostituire SATA, in tutto o in parte, anche in tale attività.
- 191) Inoltre alcuni aeroporti svolgono un ruolo importante in termini di connettività regionale di regioni isolate, remote o periferiche, in particolare nelle regioni ultraperiferiche dell'Unione, cosicché la gestione di tali aeroporti potrebbe essere considerata un SIEG se, in assenza dell'aeroporto, una parte dell'area potenzialmente servita dall'aeroporto fosse isolata dal resto dell'Unione in misura tale da pregiudicarne lo sviluppo sociale ed economico. Alla luce delle informazioni fornite dal Portogallo, la Commissione conferma pertanto la conclusione di cui alla decisione di avvio del procedimento ⁽¹³⁸⁾ secondo cui gli aeroporti gestiti da SGA forniscono un SIEG per la Regione, senza il quale la connettività e la continuità territoriale del Portogallo e dell'Unione sarebbero limitate.
- 192) Pertanto dalle informazioni raccolte nel corso dell'indagine risulta che, nel breve e medio termine, nella situazione e nelle prospettive incerte create dalla pandemia di COVID-19, l'aiuto per la ristrutturazione è essenziale anche per evitare un rischio grave e imminente di interruzione della continuità nell'assolvimento degli OSP e nella prestazione dei SIEG da parte di SATA, come enunciato al punto 44, lettera d), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.
- 193) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude pertanto che l'aiuto contribuisce allo sviluppo dell'attività economica di fornitura di servizi di trasporto aereo che collegano la Regione, in quanto consente di mantenere servizi importanti, compresi OSP/SIEG, che potrebbero rischiare di non essere riprodotti nella loro totalità o in misura sostanzialmente analoga e senza difficoltà di ordine sociale da parte dei concorrenti nel breve e medio termine, con potenziali conseguenze negative per l'economia della Regione in generale, dati gli effetti persistenti della crisi causata dalla pandemia di COVID-19 (punto 44, lettere b), c) e d), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione).

5.4.2.2. Piano di ristrutturazione e ripristino della redditività a lungo termine

- 194) Inoltre, ai sensi del punto 46 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, la concessione di un aiuto per la ristrutturazione deve essere subordinata alla realizzazione di un piano di ristrutturazione che ripristini la redditività del beneficiario. Porre rimedio alle cause che hanno portato alla difficoltà del beneficiario, agevolandone il ripristino della redditività a lungo termine, è una condizione necessaria affinché l'aiuto per la ristrutturazione contribuisca allo sviluppo delle attività economiche e delle regioni in cui il beneficiario opera. L'aiuto per la ristrutturazione sostiene un piano di ristrutturazione di ampia portata che abbraccia l'intera gamma di attività di SATA.

⁽¹³⁷⁾ Decisione di proroga, considerando da 57 a 59, che fanno riferimento alla valutazione espressa ai considerando da 71 a 74 della decisione di avvio del procedimento.

⁽¹³⁸⁾ Decisione di avvio del procedimento, considerando 73.

- 195) Gli aiuti per la ristrutturazione dovrebbero essere concessi solo per sostenere un piano di ristrutturazione realistico, coerente e di ampia portata, le cui misure devono essere destinate a ripristinare la redditività a lungo termine entro un congruo lasso di tempo, escludendo qualsiasi ulteriore aiuto oltre a quello a sostegno del piano di ristrutturazione di SATA. Il piano di ristrutturazione deve evidenziare sia le cause delle difficoltà del beneficiario che le sue debolezze e deve illustrare il modo in cui le misure di ristrutturazione proposte porranno rimedio a tali problemi ⁽¹³⁹⁾.
- 196) I risultati della ristrutturazione devono essere dimostrati in una serie di scenari, in particolare individuando i parametri dei risultati e i principali fattori di rischio prevedibili. Il ripristino della redditività del beneficiario deve tradursi in un adeguato rendimento del capitale investito dopo la copertura dei costi, senza dipendere da ipotesi ottimistiche relative a fattori quali variazioni dei prezzi o della domanda. La redditività a lungo termine viene raggiunta quando un'impresa è in grado di fornire un adeguato rendimento del capitale investito dopo avere coperto la totalità dei costi, compresi l'ammortamento e gli oneri finanziari, ed è anche in grado di competere sul mercato in base ai propri meriti ⁽¹⁴⁰⁾.

Valutazione delle ipotesi sottese alle proiezioni finanziarie

- 197) La Commissione osserva che le proiezioni di ripresa del traffico aereo del beneficiario si basano su fonti industriali affidabili (considerando 43) e che il ritorno delle prestazioni delle compagnie aeree SATA al livello del 2019 è corroborato dagli ultimi sviluppi. La Commissione ha effettuato un controllo incrociato delle ipotesi sottese al piano di ristrutturazione. A tale riguardo, secondo le più recenti previsioni della IATA del marzo 2022 ⁽¹⁴¹⁾ in termini di numero complessivo di viaggiatori, il settore del trasporto aereo tornerà ai livelli del 2019 tra il 2023 e il 2024, con miglioramenti nei principali mercati intraeuropei e dell'Atlantico settentrionale (dati più ottimistici rispetto alle previsioni della IATA del novembre 2021). Sulla base dei dati forniti dal Portogallo, [...] ⁽¹⁴²⁾. Ciò è confermato dalla solida chiusura del 2021, con un aumento delle entrate pari al [...] % e dell'EBITDA pari al [...] % (non ancora sottoposto a revisione) rispetto al piano di ristrutturazione, mentre il 2022 è stato caratterizzato da un brillante avvio, con prenotazioni di passeggeri nel primo semestre che dovrebbero registrare una crescita del [...] % rispetto allo stesso periodo del 2019. La Commissione osserva inoltre che, sulla base delle previsioni della IATA, ci si potrebbe attendere una ripresa ancora più rapida dei voli nazionali (che dovrebbero raggiungere i livelli del 2019 entro il 2023) e turistici e pertanto ritiene che l'aumento delle entrate previsto da SATA sia plausibile. Le proiezioni delle entrate del beneficiario indicano adeguatamente un migliore utilizzo della capacità della flotta e l'ottimizzazione dei voli in linea con le medie del settore, nonché un margine di miglioramento nei collegamenti delle Azzorre rispetto ad altre isole dell'Unione (considerando 65 e 66). Per quanto riguarda le proiezioni dei costi, il ripristino della redditività del beneficiario dipende dal rinnovo della flotta e dalla conseguente riduzione dei costi operativi, compresi il carburante, dalla riduzione del costo del lavoro e dalla rinegoziazione dei contratti di fornitura, come descritto ai considerando da 44 a 46. Tali misure presuppongono inoltre una remunerazione adeguata degli OSP (per i quali la compensazione non è più calcolata sulla base dei costi operativi come prima della ristrutturazione) o, in alternativa, l'abbandono degli OSP attualmente assolti nel collegare le Azzorre al Portogallo continentale e/o a Madera.
- 198) Per quanto riguarda le proiezioni del costo del lavoro, la Commissione osserva che il beneficiario ha già firmato accordi con i sindacati (considerando da 47 a 50). Tali accordi prevedono [...]. Inoltre il beneficiario ha già ottenuto una riduzione di [...] dipendenti [...] [considerando 49, lettera b), punto 3)]. Nel complesso, considerando che il beneficiario ha già condotto trattative sulla maggior parte delle ipotesi sottese alle proiezioni del costo del lavoro, la Commissione ritiene che tali proiezioni siano credibili ⁽¹⁴³⁾.
- 199) La Commissione ritiene che anche gli elementi seguenti contribuiscano alla credibilità delle proiezioni finanziarie: i) il beneficiario ha già individuato e iniziato ad attuare molteplici misure volte a ridurre i costi diversi dalla manodopera e dal carburante (considerando 45 e 46); ii) il piano di ristrutturazione è incentrato sul settore dell'aviazione e prevede la vendita di una partecipazione di maggioranza in Azores Airlines (considerando 51), che ha contribuito alle difficoltà del beneficiario (sezione 2.2) e dell'attività di assistenza a terra (considerando 54); e iii) anche l'opzione alternativa prevista nell'analisi di sensibilità compresa nello scenario sfavorevole, che fa riferimento al possibile uso alternativo degli aeromobili nel caso in cui Azores Airlines non assolva gli OSP in futuro (considerando da 58 a 60), è credibile, in quanto corroborata da richieste di offerta di voli charter e da valido utilizzi alternativi degli aeromobili e delle risorse attualmente impiegati nella gestione delle rotte soggette a OSP.

⁽¹³⁹⁾ Punti 45, 47 e 48 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

⁽¹⁴⁰⁾ Punti da 50 a 52 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

⁽¹⁴¹⁾ Cfr. comunicato stampa della IATA del 1° marzo 2022 all'indirizzo <https://www.iata.org/en/pressroom/2022-releases/2022-03-01-01/>.

⁽¹⁴²⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 18 febbraio 2022, pag. 1.

⁽¹⁴³⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo nell'aprile 2021, *Sintesi dei potenziali risparmi nel piano di ristrutturazione di SATA*.

- 200) Per valutare le proiezioni finanziarie la Commissione ha confrontato il margine EBIT atteso del beneficiario (ossia l'EBIT diviso per le entrate) nel 2025 con quello di un campione di compagnie aeree per le quali nel corso dell'indagine formale ⁽¹⁴⁴⁾ gli analisti del mercato azionario hanno fornito previsioni riferite allo stesso anno. Il margine EBIT medio in un campione più ampio è dell'8-12 %, mentre quello del beneficiario dovrebbe essere del [...] %-[...] % per le compagnie aeree SATA e del [...] % nel caso dell'attività di gestione aeroportuale di SGA, compreso il flusso di cassa in entrata previsto delle compensazioni. La Commissione ritiene credibili le ipotesi sottese al piano di ristrutturazione, anche alla luce del fatto che l'attività del beneficiario consiste prevalentemente nell'assolvimento di OSP e nella prestazione di SIEG mentre gli obiettivi di costo e di redditività del beneficiario sono sufficientemente vicini a quelli di altre compagnie aeree.

Valutazione del ripristino della redditività del beneficiario

- 201) La Commissione non ha sollevato dubbi neppure in merito al ripristino della redditività del beneficiario nella decisione di proroga. Tuttavia, alla luce dei dati aggiornati presentati dal Portogallo, la Commissione valuterà se, al termine del periodo di ristrutturazione nel 2025, il beneficiario prevede di generare un tasso di redditività sufficiente dalla sua attività e di essere in grado di competere in base ai propri meriti.

Redditività delle controllate di SATA dopo la ristrutturazione

- 202) A seguito della prevista cessione della nuova unità di assistenza a terra e della partecipazione di controllo del 51 % in Azores Airlines entro il 2026, le altre entità rimanenti sotto il controllo di SATA saranno solo SATA Air Açores e SGA, entrambe le quali assolvono OSP e forniscono SIEG. La Commissione ritiene pertanto che la valutazione del ripristino della redditività debba tenere conto di questo aspetto e debba pertanto limitarsi alle proiezioni relative a queste due entità.
- 203) SATA Air Açores opererà in base al contratto di OSP assegnatole dalla Regione azzorriana per una durata di cinque anni e per i suoi servizi riceverà la compensazione contrattuale per gli OSP. Analogamente SGA continuerà a fornire servizi SIEG ai cinque piccoli aeroporti gestiti da SGA. In altre parole, il restante perimetro di attività sotto il controllo di SATA si limiterà all'adempimento di OSP in qualità di fornitore esclusivo di servizi sulle rotte intrainsulari e alla gestione delle relative attività di SIEG degli aeroporti locali. A titolo esemplificativo è opportuno fare riferimento agli orientamenti contenuti nella disciplina relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico («/2») ⁽¹⁴⁵⁾ per valutare se SATA Air Açores e SGA sarebbero in grado di offrire un rendimento adeguato del capitale dopo aver coperto tutti i loro costi. Al punto 36 la disciplina SIEG stabilisce che è in ogni caso considerato ragionevole un tasso di rendimento del capitale non superiore al tasso swap pertinente corrispondente alla durata dell'incarico maggiorato di un premio di 100 punti base.
- 204) In base ai pertinenti atti di incarico, la durata degli OSP concessi a SATA Air Açores è di cinque anni (cfr. considerando 19), mentre per i servizi SIEG ai cinque aeroporti è rinnovabile ogni cinque anni (cfr. considerando 22) e la valuta dei contratti è l'euro. La Commissione ritiene pertanto che il tasso swap pertinente per il confronto sia lo swap a sei mesi sull'EURIBOR (tasso interbancario in euro) con scadenza a cinque anni, pari allo 0,527 % ⁽¹⁴⁶⁾. Il riferimento per il confronto sarebbe pertanto dell'1,527 %. A partire dal 2023 e fino al termine del periodo di ristrutturazione, l'EBIT di [...] milioni di EUR del perimetro ridotto della società (tabella 1.A) fornirebbe un [...], considerato come tasso minimo per un fornitore di SIEG/OSP. Inoltre il margine EBIT consolidato di SATA Air Açores e SGA al termine del periodo di ristrutturazione sarà del [...] %, anch'esso in linea con il margine di riferimento del settore dell'8-12 % nel 2018/2019 ⁽¹⁴⁷⁾. Su tale base, il rendimento atteso al termine del periodo di ristrutturazione appare adeguato.

⁽¹⁴⁴⁾ Il campione comprende: Lufthansa, Norwegian, Eurowings, Ryanair, IAG, Easyjet, Wizz Air e Brussels Airlines (cfr. considerando 55).

⁽¹⁴⁵⁾ Comunicazione della Commissione, Disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (2011) (GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 15).

⁽¹⁴⁶⁾ <https://www.chathamfinancial.com/technology/european-market-rates>

⁽¹⁴⁷⁾ Parametro di riferimento utilizzato da SATA per il confronto tra Azores Airlines e il parametro di riferimento del settore (cfr. allegato 1, piano aziendale SATA 2021-25, diapositiva 69).

Redditività dell'intero perimetro del gruppo SATA dopo la cessione

- 205) La Commissione valuterà inoltre i rendimenti complessivi per il gruppo SATA al termine del periodo di ristrutturazione, vale a dire tenendo conto anche della restante partecipazione del 49 % in Azores Airlines. Per quanto riguarda la capacità complessiva del beneficiario di generare un rendimento sufficiente dalle sue attività nel 2025, un approccio abituale consiste nel confrontare il ROCE nel 2025 con il WACC. Se il primo è superiore al secondo le attività di una società sono in grado di generare utili sufficienti a coprire il costo del capitale, il che costituisce un'indicazione della redditività di tale società.
- 206) Il ROCE del beneficiario, il cui calcolo dipende dalle proiezioni finanziarie che la Commissione ha valutato come credibili ai considerando da 197 a 200, dovrebbe essere pari al [...] % nel 2025 (tabella 1.A). Il valore del ROCE del [...] % previsto per SATA è superiore a un WACC del [...] % (considerando 55). Le componenti del WACC sono adeguatamente motivate sulla base di dati di mercato e di informazioni finanziarie relative alle imprese simili al beneficiario ricavate da Orbis e Bloomberg ⁽¹⁴⁸⁾. La Commissione ritiene pertanto che il beneficiario sarà in grado di ripristinare la redditività nel 2025, [...].
- 207) Inoltre il ROCE del beneficiario previsto per il 2025, comprese le attività aeroportuali, è [...] rispetto alla mediana del ROCE 2019 (11,8 %) delle compagnie aeree elencate al considerando 56. Ciò costituisce un'ulteriore indicazione del ripristino della redditività del beneficiario dal momento che nel 2019 tali compagnie aeree sono state in grado di competere sul mercato in base ai propri meriti.
- 208) Per quanto riguarda la capacità del beneficiario di competere in base ai propri meriti al termine del periodo di ristrutturazione, il gruppo SATA avrà dimensioni molto ridotte e un'operatività limitata consistente nell'assolvimento di OSP e nella fornitura di veri e propri SIEG con contratti aggiudicati dalla Regione delle Azzorre, il che riduce i rischi commerciali. Tali OSP conferiscono stabilità operativa e il piano di ristrutturazione non prevede una diversificazione verso nuove attività più rischiose, cosicché l'affidabilità creditizia di SATA consentirebbe di norma di accedere ai mercati dei finanziamenti privati senza alcun aiuto da parte della Regione delle Azzorre dopo la ristrutturazione.
- 209) Oltre allo scenario di base, il Portogallo ha fornito anche uno scenario sfavorevole per la durata del piano di ristrutturazione fino alla fine del 2025 (considerando 60). Alla luce degli sviluppi positivi dei principali indicatori registrati nei primi tre trimestri del 2021 (considerando 52), lo scenario sfavorevole è prudente. Nello scenario con entrate inferiori del 15 % e nessun OSP, il beneficiario genererebbe un EBIT positivo a partire dal [...] (tabella 3). La capacità del beneficiario di accedere ai mercati dei capitali e di competere in base ai propri meriti nel 2025 sarebbe quasi equivalente allo scenario di base in quanto la posizione in termini di capitale proprio migliorerebbe costantemente e diventerebbe positiva a partire dal 2026 ([...] milioni di EUR), mentre Azores Airlines non sosterrrebbe in ogni caso costi non compensati degli OSP. Sebbene tale scenario sfavorevole abbia un impatto negativo sulla redditività e sull'affidabilità creditizia del beneficiario, esso non compromette il ripristino della redditività di SATA entro il 2025.
- 210) Per i motivi sopra esposti, la Commissione ritiene che l'attuazione del piano di ristrutturazione dovrebbe consentire al beneficiario di competere in base ai propri meriti senza ulteriori aiuti per il salvataggio o la ristrutturazione dopo il termine del periodo di ristrutturazione alla fine del 2025.

Conclusioni sullo sviluppo di attività economiche e regioni geografiche

- 211) In conclusione la Commissione ritiene che il piano di ristrutturazione del beneficiario sia realistico, coerente e credibile. È quindi idoneo a ripristinare la redditività a lungo termine del beneficiario, entro un lasso di tempo congruo, senza ricorrere a ulteriori aiuti di Stato. L'aiuto per la ristrutturazione soddisfa pertanto i requisiti di cui al punto 44, lettere b), c) e d), e al punto 46 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, contribuendo in tal modo a sviluppare l'attività economica dei servizi di trasporto aereo che collegano la Regione delle Azzorre, conformemente all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

⁽¹⁴⁸⁾ Il WACC è calcolato come media ponderata del costo del capitale proprio del beneficiario (16 %) e del costo del debito al netto delle imposte (9,1 %), con ponderazioni pari all'obiettivo del rapporto indebitamento/indebitamento più capitale proprio (473,8 %) del beneficiario, in linea con la metodologia standard. Tasso privo di rischio che rappresenta il rendimento medio a scadenza delle obbligazioni Azzorre 2030 (Bloomberg), premio di rischio risultante dalle stime di consenso del settore «Equity Market Risk Premium – Research Summary – 2020 – KPMG», ipotesi di premio per bassa capitalizzazione e premio ultraperiferico IMAP. Spread del debito societario TAP 4 3/8 2023, obiettivo D/E di Bloomberg (imprese simili selezionate).

5.4.3. *Gli effetti positivi dell'aiuto sullo sviluppo di attività economiche sono superiori agli effetti negativi in termini di distorsioni della concorrenza e di effetti negativi sugli scambi*

- 212) Per valutare se l'aiuto non altera indebitamente le condizioni della concorrenza e degli scambi è necessario esaminare la necessità, l'effetto di incentivazione, l'adeguatezza e la proporzionalità dell'aiuto e garantire la trasparenza. È inoltre necessario esaminare gli effetti dell'aiuto sulla concorrenza e sugli scambi e ponderare gli effetti positivi dell'aiuto per lo sviluppo delle attività economiche e delle regioni che l'aiuto intende sostenere, come descritto nella sezione 5.4.2, rispetto ai suoi effetti negativi sul mercato interno.

5.4.3.1. Necessità ed effetto di incentivazione

- 213) Ai sensi del punto 53 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione gli Stati membri che intendono concedere aiuti per la ristrutturazione devono presentare un confronto con uno scenario alternativo credibile che non comporti aiuti di Stato, nel quale dimostrino che lo sviluppo delle attività economiche o delle regioni oggetto dell'aiuto di cui alla sezione 3.1.1 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione non sarà realizzato o sarebbe realizzato in misura minore. Inoltre gli Stati membri devono dimostrare che, in assenza dell'aiuto, il beneficiario sarebbe stato oggetto di ristrutturazione, vendita o liquidazione in modo da non consentire lo sviluppo delle attività economiche o delle regioni interessate (punto 59 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione).
- 214) L'obiettivo dell'aiuto per la ristrutturazione è evitare il dissesto di SATA, prevenendo così una situazione di fallimento del mercato e di difficoltà sociali che ostacolerebbe lo sviluppo dei servizi di trasporto aereo che collegano la Regione delle Azzorre con il continente. Tale obiettivo è raggiunto attraverso la realizzazione del piano di ristrutturazione, parzialmente finanziato dall'aiuto per la ristrutturazione. Il piano di ristrutturazione dimostra che nel breve termine, senza un sostegno alla liquidità, SATA non sarebbe in grado di continuare a fornire servizi di trasporto aereo essenziali, di rispettare obblighi finanziari o di accedere ai mercati finanziari (considerando 64 e 176). Nel lungo termine, dato il capitale proprio negativo (pari a -319,5 milioni di EUR nel 2021) che persisterebbe per un lungo periodo, [...] L'aiuto per la ristrutturazione è pertanto necessario per il buon esito del piano di ristrutturazione, la cui realizzazione mira a sua volta ad agevolare lo sviluppo dei servizi di trasporto aereo che collegano la Regione delle Azzorre.
- 215) Sulla base della valutazione di cui sopra sulla necessità dell'intervento statale, la Commissione conclude inoltre che l'aiuto ha un effetto di incentivazione, poiché senza l'aiuto per la ristrutturazione SATA quasi certamente fallirebbe, privando la comunità locale di uno strumento essenziale di sviluppo economico e sociale, e quindi i requisiti di cui ai punti 38, lettera d), e 59 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione sono soddisfatti.

5.4.3.2. Adeguatezza

- 216) Ai sensi del punto 38, lettera c), e del punto 54 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, l'aiuto per la ristrutturazione non è considerato compatibile con il mercato interno se altre misure meno distorsive conseguono lo stesso obiettivo. Come stabilito dal punto 58 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, gli strumenti di aiuto scelti devono essere adeguati al problema di liquidità o di solvibilità del beneficiario che intendono risolvere.
- 217) SATA si trova ad affrontare problemi di solvibilità e di liquidità che l'aiuto alla ristrutturazione deve risolvere in modo adeguato. La combinazione di nuovo capitale e di debiti garantiti fornita a titolo di aiuto per la ristrutturazione affronta parallelamente una situazione di gravissimo deterioramento del capitale proprio di SATA, che è profondamente negativa, assicurando nel contempo il servizio del debito esistente e soddisfacendo il fabbisogno di liquidità per l'attività regolare.
- 218) A tale riguardo la Commissione ritiene che l'aiuto per la ristrutturazione di 453,25 milioni di EUR a favore di SATA sia adeguato nella forma per due motivi principali: i) dato che SATA è un'impresa in difficoltà con capitale proprio negativo nel 2020 e nel 2021 (considerando 31), in assenza dell'aiuto per la ristrutturazione che ne migliori la solvibilità, il beneficiario non sarebbe in grado di costituire un capitale proprio sufficiente a compensare le perdite passate e di attrarre ingenti finanziamenti a lungo termine sui mercati dei capitali, e ii) le proiezioni sulla liquidità indicano che, in assenza dell'aiuto per la ristrutturazione, il beneficiario avrebbe una posizione di tesoreria negativa fino al 2023, che peggiorerebbe in mancanza di conferimenti di capitale, conversioni del debito in capitale o garanzie pubbliche per l'importo di liquidità cui SATA non è in grado di accedere a condizioni di mercato. Per questi due motivi la Commissione conclude che la forma dell'aiuto per la ristrutturazione, fornito principalmente attraverso misure in materia di capitale, è il modo più adeguato per risolvere i problemi di solvibilità e di liquidità di SATA.

- 219) La Commissione conclude pertanto che, affrontando adeguatamente i problemi di solvibilità e di liquidità di SATA, l'aiuto per la ristrutturazione è adeguato.

5.4.3.3. Proporzionalità, contributo proprio e condivisione degli oneri

- 220) Gli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione dispongono che l'aiuto non deve superare il minimo necessario per raggiungere il suo obiettivo ⁽¹⁴⁹⁾. L'importo e l'intensità dell'aiuto per la ristrutturazione devono essere limitati al minimo indispensabile per consentire la ristrutturazione, in funzione delle disponibilità finanziarie del beneficiario, dei suoi azionisti o del gruppo di cui fa parte ⁽¹⁵⁰⁾. In particolare deve essere garantito un livello sufficiente di contributo proprio ai costi della ristrutturazione e, qualora il sostegno statale sia concesso in una forma che rafforza la posizione del beneficiario in termini di capitale proprio, di condivisione degli oneri. Nella valutazione di tali requisiti si terrà conto di ogni eventuale aiuto per il salvataggio concesso in precedenza.

Contributo proprio

- 221) Il contributo proprio del beneficiario al piano di ristrutturazione deve essere reale e preciso e dovrebbe di norma essere comparabile agli aiuti concessi in termini di effetti sulla posizione di solvibilità o di liquidità del beneficiario. Conformemente al punto 63 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione la Commissione deve valutare se le varie fonti di contributo proprio sono precise e prive di elementi di aiuto. Conformemente al punto 64 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, di norma la Commissione considera adeguato il contributo proprio se rappresenta più del 50 % dei costi di ristrutturazione, salvo in circostanze eccezionali e in caso di particolari difficoltà, in cui la Commissione può accettare un contributo proprio inferiore purché rimanga significativo. Inoltre se lo richiedono le specifiche circostanze delle aree assistite, ad esempio se un beneficiario incontra particolari difficoltà nel reperire nuovi finanziamenti sul mercato a causa della sua ubicazione in un'area assistita, la Commissione può accettare un contributo inferiore al 50 % dei costi di ristrutturazione ai fini del punto 64 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione ⁽¹⁵¹⁾.
- 222) La Commissione deve verificare se le varie fonti di finanziamento del piano descritte ai considerando 49 e 50 sono prive di elementi di aiuto e reali, vale a dire che vi sia sufficiente certezza che si concretizzino durante l'attuazione del piano di ristrutturazione, esclusi gli utili futuri attesi. I contributi statali, tra cui, nel caso di specie, quelli effettuati dalla Regione in veste di azionista unico di SATA, non sono privi di elementi di aiuto e non possono essere presi in considerazione ai fini della valutazione.
- 223) Tra le fonti di finanziamento proprio indicate dal Portogallo (considerando 49 e 50), gli unici importi che sembrano essere sufficientemente reali e concreti sono i contributi per circa [...] milioni di EUR, relativi a:
- a) misure di razionalizzazione della forza lavoro ([...] milioni di EUR) (considerando 49 lettera b), punto 3);
 - b) risparmi generati da una maggiore efficienza operativa (considerando 49, lettera a), per [...] milioni di EUR, e contributi di altri soggetti terzi, per [...] milioni di EUR in aggiunta alla ristrutturazione della flotta per [...] milioni di EUR (considerando 49, lettera b), punto 1, e 49, lettera b), punto 2), per un importo complessivo di [...] milioni di EUR;
 - c) oneri ridotti negoziati con i creditori per [...] milioni di EUR (considerando 50, punto 3);
 - d) vendita di attivi ([...]) e altri risparmi per un totale di [...] milioni di EUR (considerando 49, lettera b), punto 4);
 - e) contributi da entrate proprie all'ammortamento di [...] ([...] milioni di EUR) e al costo della ristrutturazione ([...] milioni di EUR) (considerando 50, punti 1 e 2), e
 - f) un finanziamento non pubblico garantito di [...] milioni di EUR da parte di una banca commerciale ([...]) (considerando 50, punto 4).
- 224) In primo luogo, delle misure di razionalizzazione della forza lavoro pari a [...] milioni di EUR (considerando 49, lettera b), punto 3), proposte dal Portogallo, solo il pagamento delle indennità di ristrutturazione del personale (secondo trattino), per [...] milioni di EUR, può essere considerato reale e concreto, in quanto SATA ha già versato l'importo e si riferisce ai costi di ristrutturazione sostenuti come condizione preliminare per ridurre il numero di dipendenti secondo quanto previsto nel piano di ristrutturazione. Tali costi sono immediati, dato che SATA ha già risolto i contratti di lavoro e ridotto il personale, nell'ambito della ristrutturazione intrapresa dal 2021, e la sua

⁽¹⁴⁹⁾ Punto 38, lettera e), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

⁽¹⁵⁰⁾ Punto 61 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

⁽¹⁵¹⁾ Punto 98 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

fonte di finanziamento può essere considerata priva di elementi di aiuto, in quanto SATA li ha pagati con flussi di cassa operativi e non sono finanziati da aiuti di Stato, né dal capitale proprio né dai prestiti garantiti dallo Stato. Il pagamento delle indennità può pertanto essere considerato parte del contributo proprio del beneficiario ai costi di ristrutturazione e può essere ritenuto concreto ai sensi del punto 63 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione. Per contro, in linea con la prassi consolidata della Commissione, gli stipendi del personale [...] nel 2021 e nel 2022 ([...] milioni di EUR) e i contratti di lavoro rinegoziati con i sindacati per migliorare la produttività dell'equipaggio ([...] milioni di EUR) non possono essere accettati come contributo proprio del beneficiario. I risparmi sui costi salariali comportano una riduzione dei costi intrinseci e puramente interni dell'impresa, necessaria in vista della sua ristrutturazione ⁽¹⁵²⁾.

- 225) In secondo luogo, a tale riguardo, i contributi di terzi o le misure di efficienza in termini di costi possono costituire fonti reali e concrete di contributo proprio, a condizione che si tratti di riduzioni permanenti dei costi, sostenute o rese possibili da fornitori o clienti esterni con il beneficiario, e che derivino da accordi vincolanti e siano efficaci e non reversibili ⁽¹⁵³⁾. La Commissione ha già ritenuto che le riduzioni delle passività contrattuali previste negli accordi rinegoziati con i fornitori e i locatori equivalgano a fonti reali di contributo proprio: rispetto ai termini degli accordi iniziali esse liberano risorse disponibili per finanziare i costi di ristrutturazione che altrimenti dovrebbero essere impiegate per rimborsare i debiti associati ⁽¹⁵⁴⁾. Lo stesso vale per i fornitori e gli acquirenti che modificano i termini dei loro contratti, o si impegnano seriamente a farlo, liberando risorse dal beneficiario ⁽¹⁵⁵⁾.
- 226) Le riduzioni dei costi di SATA derivanti dall'aumento dell'efficienza operativa e dalle trattative con i fornitori (considerando 49, lettera a), e 49, lettera b), punto 2), per un totale di [...] milioni di EUR, nonché le misure di ristrutturazione della flotta (circa [...] milioni di EUR, cfr. considerando 49, lettera b), punto 1), possono essere considerate fonti reali di contributo proprio, in quanto tali risparmi derivano da accordi vincolanti già in vigore e quindi sufficientemente certi da poter essere considerati concreti ⁽¹⁵⁶⁾. Infatti tali misure hanno lo stesso effetto finanziario della cancellazione del debito nelle procedure di insolvenza, con la differenza che l'effetto è ripartito su più anni e non è una tantum. Di conseguenza tali importi ([...] milioni di EUR) possono essere aggiunti alla riduzione del debito negoziata da SATA [...] [...] milioni di EUR (considerando 50, punto 3), cosicché l'importo totale dei contributi di terzi che possono essere considerati reali e concreti è pari a circa [...] milioni di EUR. Tale importo può anche essere considerato privo di elementi di aiuto, in quanto le misure corrispondenti condividono l'onere finanziario dei costi di ristrutturazione di SATA con fornitori e locatori che avrebbero altrimenti diritto a crediti più elevati sulla base dei risultati operativi positivi di SATA. Analogamente, nel caso della cancellazione del debito, che coinvolge operatori sia pubblici che privati, non vi sono indicazioni che tale cancellazione dia luogo a un aiuto di Stato.
- 227) In terzo luogo i proventi [...] degli attivi e delle attività relativi agli operatori turistici di SATA nell'America settentrionale e altri risparmi per un importo di [...] milioni di EUR (considerando 49, lettera b), punto 4) possono essere considerati un contributo reale e concreto ai costi di ristrutturazione del beneficiario. Tali entrate sono già state generate (ad eccezione dei proventi della liquidazione di Azores Vacations America, che sono già quantificati e saranno trasferiti a SATA al termine della liquidazione di tale società). Analogamente l'aumento delle entrate derivanti dalle attività rispetto alle previsioni iniziali del piano di ristrutturazione ha consentito a SATA di coprire i costi di ammortamento del debito pregresso ([...] milioni di EUR, considerando 50, punto 1) e altri costi di ristrutturazione ([...] milioni di EUR, considerando 50, punto 2). Anche questi contributi propri possono essere considerati reali e concreti, dato che tali importi sono già stati versati dal beneficiario.

⁽¹⁵²⁾ Decisione della Commissione, del 9 novembre 2011, sul caso SA 31250 (N/2011) - Ristrutturazione di BDZ – Bulgaria (GU C 10 del 12.1.2012, pag. 9), considerando 79: «[...] Le riduzioni salariali e i risparmi futuri sui costi della sicurezza sociale sembrano essere misure di ristrutturazione necessarie piuttosto che un contributo proprio [...]».

⁽¹⁵³⁾ Decisione della Commissione, del 30 aprile 2021, sul caso SA.58101 (2020/C) e SA.62043 (2021/N) – Portogallo – Aiuti al salvataggio e alla ristrutturazione a favore del gruppo SATA (GU C 223 dell'11.6.2021, pag. 37), considerando 72; decisione della Commissione, del 26 luglio 2021, sul caso SA.63203 (2021/N) – Germania – Aiuti per la ristrutturazione di Condor (non ancora pubblicata), considerando 132, lettera c); decisione della Commissione, del 12 maggio 2016, sul caso SA.40419 (2015/NN) – Aiuti per la ristrutturazione di Polzela (GU C 258 del 15.7.2016, pag. 3), considerando 119.

⁽¹⁵⁴⁾ Decisione della Commissione, dell'8 giugno 2015, sull'aiuto di Stato cui la Slovenia intende dare esecuzione a favore del gruppo Cimos [SA.37792 (2014/C) (ex 2013/N)] (GU L 59 del 4.3.2016, pag. 168), considerando 80.

⁽¹⁵⁵⁾ Decisione della Commissione, del 20 agosto 2018, sul caso SA.51408 (2018/N) – Aiuti a Terramass B.V. (GU C 406 del 19.11.2018, pag. 10), considerando 22 e 71.

⁽¹⁵⁶⁾ Cfr. le osservazioni presentate dal Portogallo il 2 dicembre 2021.

- 228) Infine il nuovo finanziamento da parte di un istituto finanziario privato ([...]) di [...] milioni di EUR (considerando 50, punto 4), non garantito dalla Regione, può essere considerato reale e concreto, dato che è già stato negoziato con l'istituto finanziario e può essere attuato nel 2022. Inoltre, poiché SATA ha l'opportunità di scegliere tra [...] prestatori alternativi idonei, la possibilità di finanziamento da parte di investitori privati indica anche la sua capacità di ritornare ad avere pieno accesso ai mercati dei capitali e rappresenta un segnale di fiducia del mercato nel ripristino della sua redditività.
- 229) Contrariamente a quanto sostengono le autorità portoghesi, i proventi della vendita della partecipazione di maggioranza (51 %) in Azores Airlines e dell'intera attività di assistenza a terra (considerando 51), anche se già previsti entro il termine del piano di ristrutturazione, non possono essere considerati reali e concreti. In particolare gli importi corrispondenti (circa [...] milioni di EUR) consistono in risorse finanziarie attese relative alla vendita di attivi che non ha ancora avuto luogo e, sebbene le autorità portoghesi si siano impegnate fermamente a effettuare la cessione, il processo di privatizzazione non è ancora iniziato e non sono stati individuati acquirenti, anche potenziali, disponibili all'acquisizione.
- 230) La Commissione stima quindi che il contributo proprio complessivo che può essere considerato reale e concreto sia al massimo di [...] milioni di EUR, pari a circa il 30 % dei costi di ristrutturazione ammissibili di SATA, che, diversamente da quanto calcolato dal Portogallo (considerando 47), sono pari a [...] milioni di EUR, in quanto includono l'aiuto per la ristrutturazione, e ne sono finanziati, per un importo di 453,25 milioni di EUR oltre all'importo massimo del contributo proprio di cui sopra. I costi rimanenti, come il capitale circolante, dovranno essere coperti dai normali redditi d'esercizio di SATA o da condizioni di pagamento migliori non ancora definite. La percentuale stimata del 30 % del contributo proprio e del 70 % dell'aiuto per la ristrutturazione è chiaramente prudente poiché, in assenza di un impegno da parte di uno o più acquirenti individuati, non tiene conto, come contributo sufficientemente concreto, di eventuali proventi delle future cessioni cui si impegna il Portogallo prima del piano di ristrutturazione. Tale approccio non tiene conto del valore futuro delle azioni in Azores Airlines e dell'attività di assistenza a terra. I risultati operativi positivi attesi al termine del piano di ristrutturazione per queste due attività rendono probabile il recupero e la riduzione, da parte della Regione, dell'importo dell'aiuto di alcune decine di milioni di euro. In ogni caso, il contributo proprio complessivo del beneficiario ai costi di ristrutturazione, anche se inferiore al minimo del 50 % normalmente richiesto, può comunque essere accettato, in linea con i punti 64 e 98 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.
- 231) In particolare, nelle attuali circostanze a seguito dello scoppio della pandemia di COVID-19, la Commissione ritiene che possa essere giustificato, a seconda dei singoli casi, che il contributo proprio rimanga al di sotto della soglia del 50 % dei costi di ristrutturazione, purché rimanga significativo, secondo quanto stabilito dal punto 64 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione. A titolo indicativo di un livello che per prassi riterrebbe appropriato, la Commissione ha ritenuto che un contributo proprio compreso tra il 24 % e il 35 % dei costi di ristrutturazione possa essere significativo e che pertanto un aiuto per la ristrutturazione compreso tra il 65 % e il 76 % dei costi di ristrutturazione possa essere proporzionato ⁽¹⁵⁷⁾.
- 232) Nel caso di SATA, la Commissione ritiene che il Portogallo abbia dimostrato l'esistenza di circostanze eccezionali relative, in particolare, al fatto che la pandemia di COVID-19 e le misure adottate per contenerla hanno creato circostanze eccezionali per questa piccola compagnia aerea regionale, nel quadro di un grave turbamento dell'economia ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE, con un impatto immediato sui settori dell'aviazione e del turismo e sulla sua capacità di reperire finanziamenti sul mercato (considerando da 34 a 37), sebbene la Commissione rilevi che, nonostante tali circostanze sfavorevoli, SATA è ancora riuscita a ottenere un certo ammontare di nuovi finanziamenti sul mercato, come indicato al considerando 228. In particolare, tenuto conto dei minori livelli operativi legati alla forte diminuzione della domanda di viaggi verso le Azzorre a partire dal marzo 2020, la pandemia di COVID-19 ha colpito soprattutto SATA, al di là delle perdite dirette dovute ai divieti e

⁽¹⁵⁷⁾ Nella decisione del 26 gennaio 2022, SA.59974 (2021/C) – Romania – Ristrutturazione di CE Oltenia (non ancora pubblicata), considerando da 214 a 219, la Commissione ha ritenuto accettabile un livello di contributo proprio pari al 32 % dei costi di ristrutturazione. Analogamente, nella decisione del 21 dicembre 2021, SA.60165 - Portogallo - Aiuto alla ristrutturazione a favore di TAP SGPS (non ancora pubblicata), considerando 263, la Commissione ha accettato un contributo proprio pari al 35 % dei costi di ristrutturazione. Ai sensi degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 1999, che richiedevano che il contributo proprio fosse significativo, senza specificare una soglia minima di applicazione, che gli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione del 2004 fissavano al 50 %, nella decisione del 24 aprile 2007 relativa alla misura di aiuto cui il Belgio ha dato esecuzione e favore di Inter Ferry Boats [C 46/05 (ex NN 9/04 ed ex N 55/05)] (GU L 225 del 27.8.2009, pag. 1), considerando da 348 a 350, la Commissione aveva accettato anche un contributo proprio del 24 %.

alle restrizioni di viaggio adottati dalle autorità pubbliche dell'Unione, in quanto opera principalmente su rotte soggette a OSP e fornisce SIEG nelle Azzorre, cosicché ha una capacità molto limitata di diversificare i propri servizi verso altre attività o destinazioni. In termini di contributo proprio, la presenza di nuovi finanziamenti a condizioni di mercato, che rappresentano quasi un terzo delle fonti di finanziamento proposte dal Portogallo, è anche in linea con il punto 14 bis del quadro temporaneo, in cui la Commissione, in considerazione della situazione eccezionale creata dalla COVID-19, chiarisce che può essere giustificato che, in singoli casi, i contributi propri ai sensi dei punti da 62 a 64 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione rimangano al di sotto del 50 %.

- 233) Inoltre la Commissione presta particolare attenzione i) alla funzione e alla posizione uniche del beneficiario in una regione ultraperiferica dell'Unione che è anche un'area assistita (punto 98 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione), nonché ii) al ruolo fondamentale svolto da SATA nel garantire la continuità territoriale – tramite gli OSP e i SIEG – tra le isole Azzorre, nonché tra tali isole e il Portogallo continentale e Madera. Per quanto riguarda il primo aspetto, la Commissione ritiene che le informazioni fornite dal Portogallo dimostrino la difficoltà di SATA a reperire nuovi finanziamenti sul mercato a causa della sua ubicazione in un'area assistita di una regione ultraperiferica dell'Unione e che tale difficoltà vada oltre la difficoltà di accesso di SATA unicamente a causa della sua capacità finanziaria (considerando 67). Per quanto riguarda il secondo aspetto, la Commissione osserva inoltre che il beneficiario, in veste di fornitore di OSP/SIEG, soddisfa le esigenze socioeconomiche distinte e specifiche di area assistita in una regione ultraperiferica, ai sensi dell'articolo 349 TFUE. La stragrande maggioranza dei soggetti terzi ha sostenuto tale opinione nei loro interventi sulla decisione di avvio del procedimento e sulla decisione di proroga, sottolineando il ruolo peculiare svolto da SATA, che è l'unico vettore aereo che collega le singole isole delle Azzorre, oltre a fornire servizi di trasporto aereo di merci alle Azzorre e a volare da tale regione ultraperiferica dell'Unione verso l'America settentrionale (considerando da 93 a 101). Infine la Commissione tiene conto delle dimensioni e delle attività limitate di SATA, che dispone attualmente solo di 13 aeromobili (ridotti da 15) e, successivamente alla vendita della partecipazione di controllo in Azores Airlines al termine del periodo di ristrutturazione, di solo sei aeromobili. La Commissione applica pertanto l'eccezione di cui al punto 98 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione al caso in esame e accetta il contributo proprio valutato ai considerando da 223 a 230, che, in ogni caso, è ancora significativo.

Condivisione degli oneri

- 234) Ai sensi dei punti da 65 a 67 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, il sostegno statale concesso in una forma che rafforza la posizione del beneficiario in termini di capitale proprio può avere l'effetto di proteggere gli azionisti e i creditori subordinati dalle conseguenze della loro scelta di investire nel beneficiario, determinando in tal modo un azzardo morale e minando la disciplina di mercato. L'aiuto per la ristrutturazione non incentiva l'azzardo morale o l'assunzione di rischi eccessiva che ha recato benefici agli azionisti o ai creditori. Infatti la Regione, che attualmente è l'erogatrice dell'aiuto, ha supervisionato e adottato in qualità di azionista unico tutte le decisioni strategiche e commerciali di SATA, sebbene l'attività dell'impresa non sia stata finanziata con debiti subordinati o finanziamenti ibridi (assorbimento delle perdite) che potrebbero essere parzialmente cancellati conformemente ai requisiti di condivisione degli oneri di cui agli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.
- 235) Poiché SATA è interamente di proprietà della Regione, nelle circostanze attuali il rafforzamento della posizione del beneficiario in termini di capitale proprio e qualsiasi potenziale di opportunità previsto da una ristrutturazione riuscita sostenuta dall'aiuto fornito dalla Regione, compresi i proventi delle vendite derivanti dalle previste cessioni di attivi, spetterà interamente al concedente dell'aiuto in qualità di azionista unico. La condivisione degli oneri da parte degli azionisti esistenti può pertanto essere considerata irrilevante nel caso di specie. Da tempo SATA e la Regione hanno avviato trattative con banche e altri istituti finanziari per quanto riguarda gli importi del debito in essere di SATA. I creditori privilegiati hanno già concordato riduzioni dello spread e della scadenza più lunga, nonché riduzioni di interessi e commissioni (considerando 50), riducendo i futuri flussi di cassa in uscita di SATA, una società interamente di proprietà pubblica, le cui difficoltà finanziarie possono essere imputate solo al suo azionista unico, la Regione. Inoltre, come spiegato dal Portogallo (considerando da 111 a 112), la Regione è un mutuatario sui mercati finanziari mondiali nonché il garante del debito finanziario di SATA, cosicché la cancellazione del debito potrebbe minare la fiducia del mercato nei confronti della Regione stessa, con potenziali effetti di ricaduta su altre imprese del settore pubblico regionale.
- 236) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che l'aiuto per la ristrutturazione soddisfi le condizioni degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione per quanto riguarda la proporzionalità, il contributo proprio e la condivisione degli oneri.

5.4.3.4. Principio dell'aiuto «/2»

- 237) Al fine di garantire che gli effetti negativi dell'aiuto siano limitati, per evitare effetti indebiti sulla concorrenza e sugli scambi e assicurare un bilancio complessivo positivo ⁽¹⁵⁸⁾, gli aiuti devono essere concessi alle imprese in difficoltà conformemente al principio dell'aiuto «/2». Alla luce di tale principio, è necessario limitare tali aiuti per un periodo di dieci anni.
- 238) La Commissione autorizza un aiuto per la ristrutturazione a sostegno di una sola operazione di ristrutturazione e purché, se del caso, siano trascorsi più di dieci anni da una precedente concessione dell'aiuto per la ristrutturazione o dal termine del periodo di ristrutturazione o dalla cessazione dell'attuazione del piano di ristrutturazione ⁽¹⁵⁹⁾. Se tale aiuto è stato concesso, la Commissione autorizza deroghe a tale regola, in particolare se l'aiuto per la ristrutturazione è accordato successivamente alla concessione di un aiuto per il salvataggio nel quadro di un'unica operazione di ristrutturazione o se si verificano circostanze eccezionali e imprevedibili, non imputabili al beneficiario ⁽¹⁶⁰⁾.
- 239) L'aiuto per la ristrutturazione a favore di SATA sostiene un'unica operazione di ristrutturazione, già intrapresa dalla fine del 2020 e che durerà fino alla fine del 2025. La Commissione osserva che, nell'ambito di tale operazione, il Portogallo ha notificato l'aiuto per il salvataggio e la Commissione ha approvato la concessione di un sostegno alla liquidità a favore di SATA ai sensi del punto 103 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione. La Commissione ha approvato la concessione di tale sostegno sia al momento dell'avvio di un'indagine formale sull'aiuto per il salvataggio, sia al momento della proroga di tale indagine sull'aiuto per la ristrutturazione, al fine di mantenere le attività essenziali di SATA relative all'assolvimento di OSP nel settore del trasporto aereo verso la Regione delle Azzorre nonché alla gestione e alla prestazione di SIEG negli aeroporti di tale Regione. Pertanto la concessione di tale sostegno non ha avuto l'effetto di impedire a SATA di ricevere l'aiuto per la ristrutturazione in questione.
- 240) Per quanto riguarda altri aiuti di Stato concessi a SATA in passato e potenzialmente pertinenti per l'applicazione del principio dell'aiuto «/2», la Commissione osserva di aver approvato un aiuto di compensazione pari a 12 milioni di EUR a favore di SATA a norma dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE per il verificarsi dell'evento eccezionale della pandemia di COVID-19 ⁽¹⁶¹⁾. Tale aiuto, tuttavia, non si configura come aiuto per il salvataggio o la ristrutturazione concesso in passato: esso compensa i danni direttamente causati dalla pandemia di COVID-19 dal 19 marzo 2020 al 30 giugno 2020 e copre i costi che SATA non avrebbe sostenuto in assenza di restrizioni ai viaggi aerei imposte per motivi di salute pubblica derivanti da tale evento eccezionale. In particolare sono stati esclusi dalla compensazione gli altri costi sostenuti da SATA dal 19 marzo 2020 al 30 giugno 2020 a seguito di restrizioni governative diverse da divieti di viaggio o restrizioni ai viaggi aerei, nonché il calo della domanda dovuto al grave turbamento economico dell'economia portoghese nel periodo 2020-2021.
- 241) Per quanto riguarda le compensazioni per gli OSP e i SIEG, dal 1996 SATA Air Açores fornisce servizi sulle 14 rotte interinsulari di cui al considerando 19 nell'ambito di OSP imposti inizialmente a norma del regolamento (CEE) n. 2408/92 e, successivamente, del regolamento (CE) n. 1008/2008. Tali OSP erano previsti in contratti che stabilivano una compensazione per il servizio fornito sulla base di un metodo ex ante per il calcolo della compensazione, un'indennità annua e un meccanismo di adeguamento della compensazione che garantiva l'assenza di sovracompensazione. Analogamente il SIEG fornito da SGA è stabilito in un contratto di concessione che prevede una compensazione determinata ex ante per il periodo di tale incarico. L'obiettivo e l'effetto della concessione di tale compensazione a SATA erano di coprire i costi di assolvimento degli OSP e dei SIEG interessati anziché di salvare o ristrutturare SATA.
- 242) Infine, per quanto riguarda i precedenti aumenti di capitale di SATA sottoscritti nel periodo 2017-2020 dalla Regione, secondo il Portogallo essi costituiscono una compensazione per i costi degli OSP e dei SIEG sostenuti da SATA e, in particolare, sono stati concessi per coprire parzialmente il disavanzo d'esercizio di Azores Airlines tra il 2009 e il 2019 per la fornitura di servizi in assolvimento degli OSP o dei SIEG sulle rotte verso il continente e Madera (considerando 106 e 107), nonché sulle rotte dalle Azzorre all'America settentrionale (considerando 108). Ryanair ritiene che, a causa degli aumenti di capitale, la Commissione non dovrebbe autorizzare alcun aiuto per il salvataggio a favore di SATA, poiché la crisi COVID-19 non dovrebbe essere considerata una deroga al principio dell'aiuto «/2».

⁽¹⁵⁸⁾ Punto 38, lettera f), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

⁽¹⁵⁹⁾ Punti 70 e 71 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

⁽¹⁶⁰⁾ Punto 72, lettera a), e punto 72, lettera c), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

⁽¹⁶¹⁾ Decisione della Commissione sul caso SA.61771 (2021/N) COVID- 19 - SATA - Compensazione di danni arrecati da eventi eccezionali (GU C 285 del 16.7.2021, pag. 7).

- (243) La Commissione ricorda che, per quanto riguarda le rotte all'interno dell'Unione, qualsiasi compensazione richiesta per il passato non sarebbe in linea con il regolamento (CE) n. 1008/2008. In effetti le rotte erano soggette a un OSP aperto. Come ricordato dal Portogallo (considerando 107), Azores Airlines ha ripetutamente espresso il proprio interesse a operare su tali rotte in regime di OSP e senza compensazione. Qualsiasi compensazione concessa ad Azores Airlines per la fornitura di servizi su tali rotte nell'ambito dell'OSP aperto violerebbe pertanto l'articolo 17, paragrafo 8, del regolamento (CE) n. 1008/2008 e si qualificherebbe come aiuto di Stato illegale e incompatibile. Ciò indipendentemente dal fatto che, esercitando tale attività, Azores Airlines abbia subito perdite che avrebbero potuto essere evitate o ridotte se avesse operato solo sulle rotte, negli orari e con servizi interessanti dal punto di vista commerciale.
- 244) Analogamente qualsiasi presunta compensazione delle perdite subite per l'assolvimento degli OSP o la fornitura dei SIEG sulle rotte tra le Azzorre e l'America settentrionale sarebbe anch'essa considerata un aiuto di Stato illegale e incompatibile. Infatti Azores Airlines opera su tali rotte extra-UE a livello commerciale, senza un atto di incarico. Il Portogallo non può pertanto sostenere validamente che la compensazione per tali rotte sia compatibile con la decisione n. 2012/21/UE relativa al SIEG, in quanto l'articolo 4 della stessa impone che l'impresa interessata sia incaricata della gestione del SIEG mediante uno o più atti. Analogamente, in assenza di un atto di incarico, una compensazione di questo tipo non può essere considerata compatibile ai sensi della disciplina SIEG ⁽¹⁶²⁾.
- 245) Ne consegue che gli aumenti di capitale forniti a titolo di compensazione per i costi degli OSP o dei SIEG costituiscono aiuti di Stato illegali e incompatibili ai sensi delle norme di cui al regolamento (CE) n. 1008/2008, alla decisione n. 2012/21/UE relativa al SIEG o alla disciplina SIEG.
- 246) A seguito dell'avvio dell'indagine formale, le autorità portoghesi hanno chiesto a SATA di rimborsare i precedenti aumenti di capitale di SATA Air Açores sottoscritti dal governo regionale a partire dal 2017, per un totale di 72,6 milioni di EUR che erano stati concessi e quasi interamente versati alla società prima dell'avvio del procedimento (considerando 71) ⁽¹⁶³⁾. Il 1° giugno 2021 il Portogallo ha presentato alla Commissione elementi di prova attestanti il rimborso alla Regione in tre rate dell'importo totale del capitale fornito a SATA (considerando 9 e 116).
- 247) A seguito di tale rimborso SATA ha proceduto a una riduzione del suo capitale sociale e ha iscritto tale diminuzione nel registro commerciale portoghese. Il Portogallo ha inoltre fornito elementi di prova attestanti il pagamento degli interessi di recupero per un importo di 815 233,24 EUR, versato alla Regione il 30 novembre 2021. L'importo corrisponde agli interessi di recupero di cui all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 794/2004 calcolati su ciascuno dei precedenti aumenti di capitale dalla data in cui SATA ha ottenuto l'aumento di capitale in questione fino alla data del corrispondente rimborso.
- 248) Secondo una giurisprudenza costante degli organi giurisdizionali dell'Unione in materia di aiuti di Stato illegali e incompatibili, il recupero di tali aiuti è diretto a eliminare la distorsione di concorrenza provocata dal vantaggio concorrenziale di cui il beneficiario dell'aiuto gode sul mercato rispetto ai suoi concorrenti, ripristinando così la situazione anteriore al versamento dell'aiuto ⁽¹⁶⁴⁾. Restituendo tale aiuto, il suo beneficiario perde tale vantaggio concorrenziale ⁽¹⁶⁵⁾, mentre, pagando gli interessi su tale aiuto, perde il vantaggio derivante dalla disponibilità dell'aiuto, a titolo gratuito, dalla data a partire da cui il beneficiario ne ha disposto effettivamente fino alla data del suo rimborso ⁽¹⁶⁶⁾. La Commissione ritiene pertanto che il rimborso maggiorato degli interessi calcolati conformemente all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 794/2004 e la riduzione del capitale sociale abbiano eliminato il vantaggio concorrenziale ottenuto da SATA a seguito degli aumenti di capitale.

⁽¹⁶²⁾ Comunicazione della Commissione — Disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (2011), punti da 15 a 17.

⁽¹⁶³⁾ Considerando 13 della decisione di avvio del procedimento.

⁽¹⁶⁴⁾ Sentenza della Corte di giustizia dell'11 dicembre 2012, *Commissione/Spagna («Magefesa II»)*, C-610/10, ECLI:EU:C:2012:781, punto 105; sentenza della Corte di giustizia del 17 novembre 2011, *Commissione/Italia*, C-496/09, ECLI:EU:C:2011:740, punto 61.

⁽¹⁶⁵⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 4 aprile 1995, *Commissione/Italia («ALFA Romeo»)*, C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, punto 27.

⁽¹⁶⁶⁾ Sentenza del Tribunale di primo grado dell'8 giugno 1995, *Siemens/Commissione*, T-459/93, ECLI:EU:C:1995:100, punto da 97 a 101.

- 249) In deroga al rimborso dell'importo degli aumenti di capitale e l'eliminazione di qualsiasi vantaggio concorrenziale conferito a SATA, la Commissione valuterà anche se l'aiuto per la ristrutturazione notificato a SATA, alla luce degli aumenti di capitale, violi il principio dell'aiuto «/2» di cui ai punti 70 e 71 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.
- 250) Gli elementi di prova forniti nel procedimento consentono di concludere che gli aumenti di capitale a favore di SATA sono stati decisi a partire dal 2017 dal suo azionista unico al fine di compensare SATA per i propri OSP e SIEG, in un contesto in cui i costi e i disavanzi d'esercizio connessi all'assolvimento degli OSP a partire almeno dal 2009 non sono stati legittimamente compensati (considerando da 102 a 108). Tuttavia tale compensazione non prevista ex ante nei pertinenti contratti di servizio pubblico o atti di incarico, di conseguenza, non è consentita a posteriori né a norma dell'articolo 17, paragrafo 8, del regolamento (CE) n. 1008/2008, né a norma della decisione n. 2012/21/UE relativa ai SIEG o della disciplina SIEG. La Commissione osserva che, a differenza di SATA Air Açores e SGA, che registravano un utile netto positivo, Azores Airlines ha sostenuto perdite di esercizio relativamente significative e utili netti negativi (considerando 32). In ogni caso, per quanto riguarda il presunto importo delle compensazioni, il Portogallo non ha dimostrato che SATA, a causa dell'assolvimento degli OSP in questione, abbia effettivamente sostenuto costi e perdite corrispondenti all'importo della presunta compensazione sotto forma di aumenti di capitale. Inoltre, anche se l'importo delle compensazioni ex post per le operazioni soggette a OSP/SIEG verificate (65,5 milioni di EUR) potesse essere comprovato, l'ulteriore disavanzo dichiarato da SATA (33 milioni di EUR) per i suoi OSP (considerando 102) non potrebbe essere considerato debitamente dimostrato, in assenza di elementi di prova sufficienti a sostegno di tale importo (in particolare dato che non è stato confermato da audit pubblici, a differenza dell'importo di 65,5 milioni di EUR attribuito esclusivamente alle operazioni soggette a OSP effettuate dalla compagnia aerea SATA). La Commissione osserva inoltre che il suddetto importo di 33 milioni di EUR copre indistintamente i costi di entrambe le compagnie aeree, non consentendo di stabilire l'entità di tale disavanzo imputabile all'una o all'altra di tali compagnie. Ne consegue che i precedenti aumenti di capitale non possono essere considerati compatibili con il mercato interno come compensazione per i disavanzi d'esercizio di SATA derivanti dalle operazioni soggette a OSP e a SIEG, in quanto tale compensazione non era stata prevista ex ante e, in ogni caso, il Portogallo non ha dimostrato l'ammontare di tali disavanzi d'esercizio e non ha fatto quadrare tale ammontare con gli importi dei precedenti aumenti di capitale. Per queste ragioni, e in assenza di motivi di compatibilità alternativi sostenuti e stabiliti dal Portogallo, la Commissione conclude che i precedenti aumenti di capitale costituiscono aiuti di Stato incompatibili.
- 251) Tuttavia l'obiettivo e l'effetto degli aumenti di capitale, come descritto al considerando 102, non erano il salvataggio o la ristrutturazione di SATA. Il Portogallo spiega che l'intervento della Regione, indipendentemente dalla compatibilità con il regolamento (CE) n. 1008/2008, era inteso a compensare SATA per gli OSP. In effetti le informazioni presentate dal Portogallo ⁽¹⁶⁷⁾ indicano che l'aumento di capitale del 2017 (21,5 milioni di EUR) mirava in ultima analisi a far fronte alle carenze patrimoniali di SATA per consentirle di continuare a effettuare voli e a collegare le isole Azzorre. Analogamente gli elementi di prova raccolti nel corso del procedimento dimostrano che la Regione ha adottato le successive decisioni sugli aumenti di capitale del 2018 (27 milioni di EUR) e del 2020 (24 milioni di EUR) al fine di adempiere all'obbligo dell'azionista (unico) di deliberare in merito alle perdite di capitale della società ⁽¹⁶⁸⁾, nonché di consentire a SATA di mantenere «/2» ⁽¹⁶⁹⁾ e di fornirle le «/2» ⁽¹⁷⁰⁾. Sebbene i precedenti aumenti di capitale non possano essere considerati una compensazione compatibile degli OSP assolti e dei SIEG forniti da SATA, il loro obiettivo ed effetto è stato quello di far fronte ai disavanzi d'esercizio di SATA derivanti dall'assolvimento di tali OSP e SIEG, pertanto non erano dello stesso tipo dell'attuale aiuto per la ristrutturazione a sostegno del piano di ristrutturazione ⁽¹⁷¹⁾.
- 252) Anche se gli aumenti di capitale costituissero un aiuto per il salvataggio o la ristrutturazione, quod non, si potrebbe comunque ritenere che sussista una violazione del principio dell'aiuto «/2» qualora si ritenesse che il nuovo aiuto per la ristrutturazione riveli difficoltà di natura ricorrente o non affrontate adeguatamente in passato, come indicato al punto 70 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione. Anche in tale ipotesi, la Commissione non applica il principio in modo meccanico, ma deve tener conto delle circostanze in cui l'aiuto per la ristrutturazione notificato è concesso a SATA in deroga al principio dell'aiuto «/2» (punto 72, lettera c), e nota 40 degli orientamenti

⁽¹⁶⁷⁾ Osservazioni presentate dal Portogallo il 19 ottobre 2020, punto 167 e segg., e parere della Corte dei conti portoghese sui conti della Regione 2017 <https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/PareceresTribunalContas/pareceres-craa/Documents/2017/sratc-cra-2017.pdf>.

⁽¹⁶⁸⁾ Cfr. nota 109.

⁽¹⁶⁹⁾ Risoluzione del Consiglio del governo n. 85 del 18 luglio 2018.

⁽¹⁷⁰⁾ Risoluzione del Consiglio del governo n. 66/2020.

⁽¹⁷¹⁾ Punto 71 e nota 38 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

per il salvataggio e la ristrutturazione). La Commissione può autorizzare ulteriori aiuti per la ristrutturazione in base alla deroga di cui al punto 72, lettera c), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, qualora siano accertate tali circostanze eccezionali e imprevedibili non imputabili a SATA, come ricordato dalla decisione di avvio del procedimento e dalla decisione di proroga ⁽¹⁷²⁾.

- 253) L'insorgenza, la diffusione e gli effetti economici della pandemia di COVID-19 rientrano tra le circostanze eccezionali e imprevedibili di cui al punto 72, lettera c), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione: non si erano mai verificate prima (dall'istituzione dell'Unione e del suo mercato interno) ed erano imprevedibili e impreviste addirittura pochi mesi prima del loro verificarsi. Tali circostanze non potevano essere previste dai dirigenti del beneficiario all'atto degli aumenti di capitale o pochi mesi prima che sorgesse la necessità di salvataggio urgente e di successiva ristrutturazione, né sono dovuti a negligenza o a errori dei dirigenti o a decisioni del gruppo SATA, in linea con i criteri di cui alla nota 40 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione. In varie decisioni la Commissione ha riconosciuto la natura e l'impatto eccezionali della COVID-19 in Portogallo, in particolare sull'economia delle Azzorre, in modo da poter essere considerata un grave turbamento dell'economia ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE, nonché come tale impatto sia ancora avvertito a causa della perturbazione delle catene di approvvigionamento, della riduzione della domanda e del conseguente impatto sulla liquidità di molte imprese ⁽¹⁷³⁾. La circostanza eccezionale e imprevista della pandemia di COVID-19 e il grave perturbamento economico in cui deve essere attuato il piano multidimensionale e di ampia portata per la ristrutturazione e l'aumento dell'efficienza operativa di SATA non possono essere imputati al beneficiario.
- 254) È evidente che dall'insorgenza della COVID-19 fino ad oggi l'impatto di tale circostanza eccezionale ha notevolmente peggiorato le attività di SATA a causa di cali senza precedenti della domanda superiori al 40 %, cosicché l'impatto sul beneficiario è evidente e significativo. Nonostante il calo così brusco del numero di passeggeri non prospettato da alcuna previsione o proiezione del settore (IATA, Eurocontrol, ecc.) nel 2017 o poco prima dello scoppio della pandemia, in linea con i suoi obblighi contrattuali con la Regione, il beneficiario non ha potuto ridurre i propri servizi sulla base unicamente dei suoi interessi commerciali o finanziari. SATA ha continuato a rispettare i propri OSP e a garantire la connettività in assenza di mezzi di trasporto alternativi per tutto il periodo in cui le misure di contenimento e la riduzione della domanda di trasporto aereo in Portogallo o all'estero connesse alla pandemia di COVID-19 hanno avuto e continuano ad avere effetti significativi. Il mantenimento dei servizi di trasporto passeggeri tra le isole della Regione e da/verso altre regioni (Madera e il Portogallo continentale) con una frequenza sufficiente svolge un ruolo cruciale nel garantire una connettività di base continua con le Azzorre, aggravando nel contempo in modo significativo la situazione finanziaria di SATA negli ultimi due anni (2020 e 2021) (considerando da 34 a 36) ⁽¹⁷⁴⁾, ben al di là delle perdite dirette derivanti dai divieti di viaggio imposti dalle autorità sanitarie pubbliche portoghesi.
- 255) La pertinenza della deroga di cui al punto 72, lettera c), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione deve essere considerata e valutata nell'attuale contesto economico della necessità di ristrutturazione aggravata in modo sostanziale dalla pandemia di COVID-19: in tal senso le circostanze eccezionali e imprevedibili non sono imputabili a SATA e alla sua proprietà. La circostanza eccezionale della pandemia di COVID-19 e i suoi effetti sulla domanda di trasporto aereo, in generale o in relazione a SATA, non erano previsti e non avrebbero potuto esserlo all'atto della concessione dei precedenti aumenti di capitale o poco prima dell'insorgenza della pandemia, che ha indotto il

⁽¹⁷²⁾ Considerando 90 e 91 della decisione di avvio del procedimento e considerando 79 e 80 della decisione di proroga.

⁽¹⁷³⁾ Decisione della Commissione del 16 aprile 2021 sul caso SA.62505 (2021/N) COVID-19: modifica di SA.56873, Regime di sovvenzioni dirette e regime di garanzia dei prestiti (GU C 177 del 7.5.2021, pag. 21), decisione del 7 marzo 2022 sul caso SA.100205 (2022/N) – Portogallo – COVID-19: sovvenzioni dirette a microimprese, piccole e medie imprese in settori specifici stabilite nella Regione ultraperiferica delle Azzorre («APOIAR.PT Açores») - da novembre 2021 a gennaio 2022, non ancora pubblicata, decisione del 4 giugno 2021 sul caso SA.63010 (2021/N) «COVID-19: aiuti al settore del trasporto di passeggeri nelle Azzorre» (GU C 233 dell'11.6.2021, pag. 33), decisione del 13 settembre 2021 sul caso SA.64599 (2021/N) «COVID-19: aiuti al settore del trasporto di passeggeri nelle Azzorre per il 2021» (GU C 389 del 24.9.2021, pag. 16), decisione del 6 aprile 2022 sul caso SA.102334 (2022/N) – Portogallo – COVID-19: aiuti al settore del trasporto passeggeri nelle Azzorre per il 2022, non ancora pubblicata (in particolare i considerando 4, 36 e 37).

⁽¹⁷⁴⁾ Un'analisi analoga è stata condotta dalla Commissione, tra l'altro, nella sua decisione, del 7 agosto 2020, sul caso SA.57675 (2020/N) – Germania – COVID-19 – Regime per il trasporto pubblico regionale e locale di passeggeri (GU C 277 del 21.8.2020, considerando da 18 a 20, 54 e 55, 65 e 66), in cui la Commissione ha riscontrato che le perturbazioni causate dalla COVID-19 esulano chiaramente dal normale funzionamento del mercato e hanno colpito in modo particolare i fornitori di servizi pubblici nel settore dei trasporti, in quanto «[esse] non hanno avuto la possibilità di ridurre la loro capacità e quindi i loro costi fissi come le società di altri settori. In quanto tali [esse] hanno dovuto continuare a offrire quasi la piena capacità, nonostante il numero ancora molto basso di passeggeri» (considerando 66). Cfr. anche la decisione della Commissione, del 3 novembre 2020, sul caso SA.58738 (2020/N) – Paesi Bassi COVID-19 – Sostegno al trasporto pubblico regionale e a lunga distanza di passeggeri (GU C 397 del 20.11.2020, considerando da 57 a 62), nonché la decisione della Commissione, del 7 gennaio 2021, sul caso SA.59747 (2020/N) COVID-19: risarcimento danni agli operatori di servizi di trasporto ferroviario di passeggeri che hanno stipulato contratti di servizio pubblico a costo netto (GU C 50 del 12.2.2021, considerando da 58 a 62 e 67 e 68).

Portogallo a notificare la necessità di un salvataggio urgente e ora di aiuti per la ristrutturazione necessari per finanziare un piano di ristrutturazione che garantisca il ripristino della redditività del beneficiario. La Commissione osserva inoltre che SATA ha assolto OSP non compensati in termini di frequenze, orari, prezzi e rotte, sulla base degli obiettivi di politica pubblica del suo azionista unico per la connettività di una regione ultraperiferica dell'Unione, prevalenti sull'interesse finanziario e commerciale del beneficiario, in assenza di manifestazioni di interesse da parte di vettori concorrenti ad assolvere obblighi analoghi nell'area (considerando 21) o a operare sulle rotte in questione (considerando 28). Infine la Commissione non rileva che gli aumenti di capitale abbiano favorito alcuna condotta commerciale rischiosa di SATA, o qualsiasi espansione delle sue attività di trasporto aereo o di gestione aeroportuale mediante l'avvio di nuove rotte o l'espansione delle infrastrutture aeroportuali nel mercato interno a danno della concorrenza, né nel periodo precedente in questione (2017-2020) né durante il periodo di ristrutturazione attualmente previsto.

- 256) Allo stesso tempo il rimborso integrale, maggiorato degli interessi, dell'ammontare del capitale illegittimamente erogato dalla Regione riduce ogni possibile azzardo morale di cui agli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, a sostegno della logica del principio dell'aiuto «/2». Il rimborso integrale implica che le operazioni di ristrutturazione ricorrenti sostenute con aiuti per la ristrutturazione presumibilmente ricorrenti e inefficaci non siano incentivate in questo o in altri casi. Inoltre il rimborso riduce le distorsioni della concorrenza di cui agli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, che sono già limitate sui mercati in cui SATA e le sue controllate sono e rimarranno attive al termine del piano di ristrutturazione, vale a dire il trasporto aereo all'interno delle Azzorre e i piccoli aeroporti insulari.
- 257) Per questi motivi la Commissione ritiene che in passato SATA non abbia ricevuto aiuti che rientrerebbero nel campo di applicazione del principio dell'aiuto «/2» e che, anche se i precedenti aumenti di capitale ora rimborsati equivalessero a precedenti aiuti per il salvataggio o la ristrutturazione, l'aiuto per la ristrutturazione soddisfa la deroga di cui al punto 72, lettera c), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione e, di conseguenza, non produce indebiti effetti negativi sulla concorrenza e sugli scambi nel mercato interno.

5.4.3.5. Misure volte a limitare le distorsioni della concorrenza

- 258) Come spiegato ai punti da 87 a 93 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, le misure volte a limitare le distorsioni della concorrenza dovrebbero essere definite in misura proporzionale agli effetti distorsivi degli aiuti e in particolare: i) all'entità e alla natura degli aiuti e alle condizioni e circostanze in cui sono concessi; ii) alle dimensioni e all'importanza relativa del beneficiario sul mercato e alle caratteristiche del mercato interessato; e iii) alla misura in cui persistono preoccupazioni di azzardo morale a seguito dell'applicazione del contributo proprio e di misure di condivisione degli oneri. Le misure volte a limitare le distorsioni della concorrenza non dovrebbero compromettere le prospettive di ripristino della redditività, né dovrebbero realizzarsi a spese dei consumatori e della concorrenza ⁽¹⁷⁵⁾.
- 259) Le misure strutturali possono comprendere la cessione di attivi, la riduzione delle capacità o della presenza sul mercato. Esse dovrebbero favorire l'ingresso di nuovi concorrenti nonché la crescita dei concorrenti esistenti di piccole dimensioni o le attività transfrontaliere, tenendo conto del mercato o dei mercati in cui il beneficiario si trova a detenere un'importante posizione di mercato dopo la ristrutturazione, in particolare quelli in cui vi è un eccesso di capacità. Le misure comportamentali dovrebbero garantire che gli aiuti finanzino solo il ripristino della redditività a lungo termine.
- 260) Come indicato al considerando 62, il Portogallo conferma che SATA adotterà le misure seguenti volte a limitare le distorsioni della concorrenza, che si applicheranno fino alla fine del piano di ristrutturazione, vale a dire fino al 31 dicembre 2025:
- a) la vendita di una partecipazione di maggioranza e di controllo in SATA Internacional - Azores Airlines, S.A., pari ad almeno il 51 % del capitale sociale di tale società;
 - b) lo scorporo e la vendita dell'unità operativa che attualmente fornisce assistenza a terra a tutti gli aeroporti e aerodromi della Regione;
 - c) un limite massimo della flotta di aeromobili non superiore a un massimo di 14 aeromobili e, dopo la vendita di Azores Airlines, a sei aeromobili per il restante perimetro dell'attività controllata di SATA;

⁽¹⁷⁵⁾ Punti da 87 a 90 e 92 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

- d) il divieto di pubblicizzare l'aiuto di Stato ricevuto, e
- e) il divieto di acquisizione.

Misure strutturali

- 261) Ai sensi del punto 80 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, le misure volte a limitare le distorsioni della concorrenza non dovrebbero condurre a un deterioramento della struttura del mercato. In linea di principio le misure strutturali dovrebbero pertanto essere attuate sotto forma di cessioni di rami aziendali redditizi in condizioni di continuità operativa che, se gestiti da un acquirente idoneo, possono competere in modo efficace a lungo termine.
- 262) La Commissione ha pertanto valutato le misure di cessione proposte al fine di garantire che costituissero un ramo aziendale redditizio in condizioni di continuità operativa in grado di competere in modo efficace sui mercati pertinenti al termine del periodo di ristrutturazione e oltre (considerando 260).

Cessione di una partecipazione di controllo in Azores Airlines

- 263) Per quanto riguarda la prima misura strutturale che il Portogallo si è impegnato a mettere in atto [considerando 260, lettera a)] in combinazione con il considerando 260, lettera c), la Commissione osserva fin dall'inizio che SATA Air Açores è una compagnia aerea regionale relativamente piccola, la cui attività si basa essenzialmente sulla fornitura di rotte soggette a OSP da e verso la Regione delle Azzorre. Analogamente anche Azores Airlines è una piccola compagnia aerea, con un numero limitato di voli concentrati verso gli Stati Uniti e il Canada, unitamente a un numero limitato di OSP (su quattro rotte, secondo lo scenario di base principale, o nessuna, nello scenario alternativo in cui non le sarebbero aggiudicati i contratti di OSP), e un numero limitato di voli charter e di servizi di trasporto merci. La cessione di Azores Airlines costituirebbe pertanto un'importante cessione di attivi per SATA.
- 264) Inoltre la Commissione fa osservare quanto segue: i) Azores Airlines è effettivamente in perdita da diversi anni, ma ciò è dovuto in larga misura alla sua vecchia flotta e alla mancanza di compensazione dei servizi soggetti a OSP effettuati tra il continente e le destinazioni azzorriane; e ii) come dimostra il piano di ristrutturazione, la maggior parte delle misure di ristrutturazione sono adottate proprio per portare Azores Airlines su un percorso di redditività a lungo termine. Come valutato dettagliatamente nella sezione 2.3.1, tali misure sono idonee ad affrontare le cause di difficoltà e sono credibili e adeguatamente calibrate per garantire la redditività a lungo termine.
- 265) Inoltre, conformemente al punto 78 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, la Regione cederà la partecipazione di controllo in Azores Airlines al più tardi entro la fine del 2025, quando Azores Airlines raggiungerà un EBITDA normalizzato/ricorrente di circa [...] milioni di EUR, sufficiente a considerare redditizia l'attività. Secondo il piano di ristrutturazione, Azores Airlines dovrebbe [...], diventando redditizia [...], con entrate che dovrebbero raggiungere circa [...] milioni di EUR entro il 2025, una flotta di otto jet ([...]) e un EBIT di [...] milioni di EUR entro il 2025, con un margine EBIT del [...] % circa, in linea con i parametri di riferimento del settore (tra l'8 e il 12 % in media per il gruppo di imprese simili). Inoltre [...].
- 266) La Commissione ritiene che le soluzioni alternative presentate dal Portogallo, in cui gli OSP potrebbero non essere concessi ad Azores Airlines in futuro, siano credibili e che un'eventuale mancata acquisizione di tali contratti dopo la scadenza degli attuali accordi in vigore non comprometterebbe la redditività della compagnia aerea dopo la sua cessione.
- 267) Come descritto (considerando da 24 a 26), Azores Airlines effettua già pochi voli commerciali, in particolare verso l'America settentrionale (Boston, Oakland, Toronto e Montreal), oltre alle quattro rotte OSP, nonché servizi charter e di trasporto merci. Pertanto, in termini di presenza sul mercato, anche se sul mercato globale portoghese del trasporto aereo SATA è molto indietro rispetto al principale fornitore di servizi (il gruppo TAP), ha la più forte presenza sul mercato nelle rotte da/verso le Azzorre ⁽¹⁷⁶⁾. Nel 2020 Azores Airlines deteneva una quota del [35-45] % dei passeggeri che arrivavano nelle Azzorre, mentre in termini di servizi di trasporto aereo di merci Azores Airlines rappresentava più del [60-70] % del trasporto aereo di merci da o verso l'esterno delle Azzorre ⁽¹⁷⁷⁾. I concorrenti potrebbero pertanto cogliere l'occasione di sostituire SATA in una posizione di relativa importanza per quanto riguarda tali rotte regionali.

⁽¹⁷⁶⁾ Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) – Bollettino statistico trimestrale n. 49, GEN-MAR '21

⁽¹⁷⁷⁾ Fonte: dati SREA e aziendali.

- 268) Anche se [...], la Commissione ritiene che le misure previste consentano ai concorrenti di entrare nel mercato in cui SATA, dopo la ristrutturazione, continuerà a essere presente, sebbene principalmente con attività di OSP e SIEG e una flotta molto ridotta costituita da sei aeromobili, come garantito dalla misura di cui al considerando 260, lettera c). Pertanto, acquisendo il controllo della controllata, i concorrenti di SATA potrebbero decidere di sostituire o integrare parzialmente le rotte soggette a OSP di Azores Airlines offrendo collegamenti con il Portogallo continentale e Madera su base commerciale, nonché di crescere su altri voli internazionali o su rotte turistiche di nicchia e servizi charter.
- 269) Infine, in considerazione i) della riorganizzazione societaria intrapresa da SATA, in base alla quale le sue società operative saranno chiaramente separate tra loro e poste sotto il controllo di una holding, ii) della ristrutturazione delle attività di Azores Airlines su una base più efficiente, compresa l'eventuale remunerazione delle attività soggette a OSP o la cessazione degli OSP in perdita e, eventualmente, della diversificazione verso attività nuove e redditizie, nonché iii) del calendario rivisto per la cessione, da effettuarsi entro il periodo di ristrutturazione, la Commissione non nutre più dubbi sull'efficacia della cessione nel far fronte alle difficoltà derivanti dagli interessi potenzialmente confliggenti degli azionisti di Azores Airlines (considerando 75).

Cessione della nuova unità di assistenza a terra

- 270) In secondo luogo, per quanto riguarda la misura di cui al considerando 260, lettera b), essa riguarda una seconda cessione di minore entità, vale a dire la cessione della nuova unità di assistenza a terra, che è collegata verticalmente alle principali attività delle compagnie aeree SATA. Tale cessione si verificherebbe in [...], aggiungendosi al pacchetto di misure strutturali, in un momento che consentirebbe al beneficiario di conseguire un EBITDA ricorrente di circa [...] milioni di EUR/anno per questa attività di assistenza a terra. Inoltre le proiezioni per la nuova unità di assistenza a terra mostrano un EBIT positivo a partire da [...] in poi (cfr. tabella 1.A). Pertanto, dopo la ristrutturazione, si prevede che queste nuove attività di assistenza a terra costituirebbero anche rami aziendali redditizi in condizioni di continuità operativa.

Conclusioni sulle misure strutturali

- 271) La Commissione osserva che la concessione dell'aiuto per la ristrutturazione a favore di SATA è prevista a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE in circostanze di grave turbamento dell'economia degli Stati membri dell'Unione di cui all'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE. Gli effetti economici della pandemia di COVID-19 dal marzo 2020 sono stati particolarmente pesanti sul versante della domanda e dell'offerta di trasporto aereo e di servizi turistici ⁽¹⁷⁸⁾. Inoltre l'aiuto per la ristrutturazione è concesso a un operatore situato in un'area assistita per far sì che SATA, attualmente incaricata degli OSP e dei SIEG per la comunità azzorriana, prosegua a garantire la continuità territoriale della Regione delle Azzorre sia internamente che con il continente e Madera, nonché con altri Stati membri.
- 272) A tale riguardo SATA è una piccola compagnia aerea regionale, con risultati operativi negativi già prima della pandemia di COVID-19 e resi più fragili da quest'ultima (sezione 2.3.1.4). L'attività oggetto di cessione, vale a dire Azores Airlines e le attività di assistenza a terra, rappresenta attualmente il [50-60] % delle entrate del beneficiario. Al termine del periodo di ristrutturazione, quando la cessione dovrà essere completata, si prevede che la quota di entrate ammonterà al [...] % (o [...]). La Commissione ritiene pertanto che SATA, data la sua attuale situazione finanziaria, non possa sopportare ulteriori cessioni o ulteriori ritiri di capacità senza che il ripristino della sua redditività sia compromesso.
- 273) Inoltre le cessioni previste sembrano adeguate per controbilanciare il contributo proprio limitato di SATA ai costi di ristrutturazione, che nel caso di specie è accettato in via eccezionale, come spiegato ai considerando da 231 a 236, per i seguenti motivi:
- le dimensioni relativamente ridotte e le circostanze specifiche del beneficiario, interamente di proprietà della Regione delle Azzorre;
 - le difficoltà socioeconomiche, in particolare per quanto riguarda la raccolta di nuovi finanziamenti sul mercato, di tale Regione ultraperiferica, che è anche un'area assistita dell'Unione, e
 - il fatto che tali difficoltà siano state esacerbate dalla crisi COVID-19, dato che l'economia delle Azzorre dipende fortemente dal turismo.

⁽¹⁷⁸⁾ Punti da 1 a 4 del quadro temporaneo.

Misure comportamentali

- 274) Fissando un limite massimo alle dimensioni della flotta [considerando 260, lettera c)], SATA ridurrà significativamente del 7 % le dimensioni della sua flotta aerea rispetto alla situazione del 2019, prima del periodo di ristrutturazione. Tale riduzione attenua l'eventuale eccesso di offerta sul mercato portoghese del trasporto aereo, dove SATA rimarrà attiva, in misura adeguata alla luce della sua posizione relativamente limitata in tale mercato. In effetti, con una flotta di aeromobili ridotta e su cui è stato fissato un limite massimo, SATA sarebbe in grado di servire i propri clienti e di resistere alla concorrenza delle compagnie aeree non soggette a limitazioni analoghe solo se potrà utilizzare gli aeromobili in modo più efficiente, con fattori di carico più elevati e con una frequenza maggiore.
- 275) La crescita di SATA sarà ulteriormente limitata da acquisizioni esterne di concorrenti o fornitori di prodotti o servizi complementari ai suoi fino alla fine del piano di ristrutturazione, a meno che ciò non sia indispensabile per garantirne la redditività a lungo termine [considerando 260, lettera e)]. In tal caso il Portogallo dovrà notificare alla Commissione il progetto di acquisizione, giustificarne il presunto carattere indispensabile e astenersi dall'attuarlo fino a quando la Commissione non confermi che l'acquisizione è necessaria per sostenere la redditività a lungo termine di SATA.
- 276) Inoltre SATA si asterrà dal pubblicizzare il sostegno statale come vantaggio competitivo allorché commercializza i prodotti e i servizi di cui sopra [considerando 260, lettera d)].

Conclusione sulle misure volte a limitare la distorsione della concorrenza

- 277) In linea con il punto 83 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, tali misure garantiranno che l'aiuto sia destinato unicamente a finanziare il ripristino della redditività a lungo termine e che non sia utilizzato in modo improprio per far perdurare gravi e persistenti distorsioni della struttura di mercato o per proteggere il beneficiario dal sano gioco della concorrenza.
- 278) La Commissione ritiene pertanto che le misure volte a limitare le restrizioni della concorrenza riducano in modo idoneo gli effetti negativi dell'aiuto per la ristrutturazione.

5.4.3.6. Trasparenza

- 279) Ai sensi del punto 38, lettera g), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, gli Stati membri, la Commissione, gli operatori economici e il pubblico devono avere facile accesso a tutti gli atti e alle informazioni pertinenti in merito all'aiuto concesso. Pertanto, conformemente al punto 96 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, le autorità portoghesi si impegnano a rispettare i requisiti in materia di trasparenza e a rendere disponibili le informazioni pertinenti sul seguente sito web:

<https://www.portaldiplomatico.mne.gov.pt/sobre-nos/gestao-e-transparencia/documentos-legais>

6. CONCLUSIONI SULLA COMPATIBILITÀ

- 280) A norma dell'articolo 9, paragrafo 6, del regolamento (UE) 2015/1589, le decisioni che concludono il procedimento di indagine formale devono intervenire non appena risultino eliminati i dubbi sulla compatibilità con il mercato interno di una misura notificata.
- 281) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che, mentre i dubbi sollevati nella decisione di avvio del procedimento sono stati dissipati, gli effetti negativi dell'aiuto per la ristrutturazione sul settore del trasporto aereo sono limitati, tenuto conto delle dimensioni ridotte di SATA e delle misure che limitano le distorsioni della concorrenza di cui il Portogallo dovrebbe garantire l'attuazione. Di conseguenza, a condizione che il Portogallo garantisca l'attuazione del piano di ristrutturazione, gli effetti positivi dell'aiuto per la ristrutturazione sullo sviluppo dell'attività economica - per quanto riguarda il trasporto aereo che garantisce la connettività della Regione delle Azzorre e le attività connesse che ne beneficiano - superano i potenziali effetti negativi sulla concorrenza e sugli scambi, che non sono pertanto alterati in misura contraria al comune interesse. Di conseguenza, gli impegni assunti dal Portogallo sono tali da costituire condizioni per la compatibilità dell'aiuto.
- 282) Nella sua valutazione globale la Commissione conclude pertanto che l'aiuto per la ristrutturazione è conforme all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE in quanto agevola lo sviluppo del trasporto aereo regionale e delle attività connesse, specialmente nel settore del turismo, e non falsa la concorrenza in misura contraria al comune interesse.

- 283) Infine la Commissione ricorda l'obbligo del Portogallo di assicurarsi che il beneficiario attui integralmente il piano di ristrutturazione ⁽¹⁷⁹⁾ e di presentare relazioni periodiche sull'attuazione del piano di ristrutturazione ogni sei mesi fino al termine del periodo di ristrutturazione. Tali relazioni dovrebbero specificare in particolare le date di erogazione dei finanziamenti stanziati dal Portogallo e del contributo proprio del beneficiario, l'evoluzione degli aeromobili e della capacità della flotta di SATA, eventuali scostamenti dai percorsi finanziari od operativi del piano di ristrutturazione in termini di entrate, contenimento e riduzioni dei costi ottenuti dalle misure di ristrutturazione e agli utili, nonché le misure correttive previste o adottate, se del caso, dal Portogallo o dal beneficiario.
- 284) Per quanto riguarda l'aiuto per il salvataggio, la Commissione osserva che il Portogallo ne ha ritirato la notifica e che tale aiuto non è stato concesso. Di conseguenza il procedimento di indagine formale relativo all'aiuto per il salvataggio è divenuto privo di oggetto (considerando 136).
- 285) Per quanto riguarda i precedenti aumenti di capitale, la Commissione ritiene che essi costituiscano un aiuto illegale e che tali aiuti non siano compatibili con il mercato interno (considerando 245). Tuttavia, poiché il Portogallo ha recuperato l'importo corrispondente maggiorato degli interessi, la Commissione conclude di poter chiudere l'indagine in relazione ai precedenti aumenti di capitale senza disporre il recupero.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto per la ristrutturazione cui il Portogallo intende dare esecuzione a favore di SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. e di tutte le sue controllate, sotto forma di misure in materia di capitale per un importo di 318,25 milioni di EUR e di garanzia su prestiti per un importo di 135 milioni di EUR, è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), alle condizioni di cui all'articolo 2 della presente decisione.

Articolo 2

- 1) Il Portogallo si assicura che SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. e/o le sue controllate, a seconda dei casi, attuino pienamente entro i termini previsti le misure previste nel piano di ristrutturazione descritto nella presente decisione.
- 2) Il Portogallo si assicura che SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. e/o le sue controllate, a seconda dei casi, attuino pienamente entro i termini previsti e al più tardi entro il termine del periodo di ristrutturazione, il 31 dicembre 2025, le misure che limitano le distorsioni della concorrenza descritte nella presente decisione, segnatamente:
 - a) procedere alla cessione completa di almeno il 51 % del capitale sociale di SATA Internacional - Azores Airlines, S.A.,
 - b) procedere alla cessione completa dell'unità operativa che attualmente fornisce servizi di assistenza a terra agli aeroporti e agli aerodromi della Regione delle Azzorre sotto il controllo esclusivo di SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A.;
 - c) rispettare un limite massimo della flotta di aeromobili sotto il controllo di SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. - non superiore a un massimo di 14 aeromobili e, a seguito della vendita delle azioni in SATA Internacional - Azores Airlines, S.A., di cui alla lettera a), di sei aeromobili;
 - d) astenersi dall'acquisire azioni di qualunque società, eccetto ove necessario a garantire la redditività a lungo termine di SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A., e/o delle sue controllate, a seconda dei casi, e, in questo caso, previa approvazione della Commissione; e

⁽¹⁷⁹⁾ Punto 122 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

e) astenersi dal pubblicizzare il sostegno statale come vantaggio competitivo allorché commercializzano i prodotti e servizi di SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A., e/o delle sue controllate.

3) Il Portogallo presenta alla Commissione relazioni periodiche sull'attuazione del piano di ristrutturazione ogni sei mesi a decorrere dalla data di adozione della presente decisione e fino al termine del periodo di ristrutturazione, ossia il 31 dicembre 2025. Tali relazioni specificano in particolare quanto segue: le date di erogazione effettiva dei finanziamenti stanziati dal Portogallo e del contributo proprio del beneficiario; l'evoluzione della rete, della posizione di mercato, degli aeromobili e della capacità della flotta di SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A.; eventuali scostamenti dai percorsi finanziari od operativi del piano di ristrutturazione in termini di entrate, contenimento e riduzioni dei costi e gli utili conseguiti tramite le misure di ristrutturazione; nonché le misure correttive previste o adottate, se del caso, dal Portogallo o dal beneficiario.

Articolo 3

Il procedimento di indagine formale è chiuso in relazione all'aiuto di Stato sotto forma di garanzia pubblica a favore di un prestito bancario di 169 milioni di EUR per il salvataggio di SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A., in quanto il procedimento è divenuto privo di oggetto, avendo il Portogallo ritirato la notifica di tale aiuto di Stato senza darvi esecuzione.

Articolo 4

1) I tre aumenti di capitale di SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. sottoscritti dal Portogallo a partire dal 2017 per un importo totale di 72,6 milioni di EUR costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

2) L'aiuto di Stato è stato concesso illegalmente dal Portogallo in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato, ed è incompatibile con il mercato interno.

3) Poiché il Portogallo ha già recuperato dal beneficiario l'aiuto di Stato incompatibile maggiorato degli interessi a decorrere dalla data in cui i tre aumenti di capitale sono stati rispettivamente messi a disposizione del beneficiario fino al loro effettivo recupero, la Commissione non ha motivo di esigere il recupero dell'aiuto.

Articolo 5

Entro due mesi dalla notifica della presente decisione, il Portogallo informa la Commissione circa le misure adottate e quelle previste per conformarsi.

Articolo 6

La Repubblica portoghese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 7 giugno 2022

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Membro della Commissione