

II

(Atos não legislativos)

DECISÕES

DECISÃO (UE) 2017/1861 DA COMISSÃO

de 29 de julho de 2016

relativa ao auxílio estatal SA33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) — Itália — Compensação aos aeroportos da Sardenha por obrigações de serviço público (SIEG)

[notificada com o número C(2016) 4862]

(Apenas faz fé a versão na língua inglesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

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

Tendo convidado as partes interessadas a apresentar as suas observações nos termos das disposições acima mencionadas ⁽¹⁾ e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Em 30 de novembro de 2011, a Itália notificou um regime de compensação a favor dos operadores aeroportuários da Sardenha por obrigações de serviço público («OSP»), com o objetivo de reforçar e desenvolver o transporte aéreo. Essa notificação foi efetuada através do sistema de notificação eletrónica da Comissão.
- (2) Por cartas de 30 de janeiro de 2012, 24 de abril de 2012 e 12 de julho de 2012, a Comissão solicitou à Itália informações adicionais sobre a notificação. A Itália respondeu a esses pedidos por cartas de 24 de fevereiro de 2012, 30 de maio de 2012 e 9 de agosto de 2012.
- (3) Com base na informação recebida de que a Itália teria aplicado a medida antes de a Comissão ter tomado uma decisão autorizando a mesma, a Comissão decidiu investigar a medida em conformidade com o capítulo III do Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho ⁽²⁾ relativo aos auxílios estatais ilegais.
- (4) Em 30 de novembro de 2012, a Itália pediu à Comissão que indicasse o calendário para a tomada de uma decisão sobre o caso e que lhe desse alguns esclarecimentos sobre o procedimento. A Comissão respondeu à Itália por carta de 7 de dezembro de 2012.
- (5) Por carta de 23 de janeiro de 2013, a Comissão informou a Itália da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado («decisão de início do procedimento») relativamente ao regime notificado.

⁽¹⁾ JO C 152 de 30.5.2013, p. 30.

⁽²⁾ Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho, de 13 de julho de 2015, que estabelece as regras de execução do artigo 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO L 248 de 24.9.2015, p. 9).

- (6) A Itália apresentou as suas observações sobre a decisão de início do procedimento em 21 de março de 2013 (com anexos recebidos em 22 de março de 2013).
- (7) A decisão de início do procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* em 30 de maio de 2013. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre as alegadas medidas de auxílio.
- (8) Em 10 de abril de 2013, a Comissão recebeu observações da Ryanair Ltd., como parte interessada, sobre este caso. A Comissão transmitiu essas observações à Itália por carta de 3 de maio de 2013. A Itália não se pronunciou sobre as observações da Ryanair.
- (9) Seguidamente, a Comissão recebeu observações das seguintes partes interessadas:
- a) A Ryanair e uma empresa de consultoria a atuar em seu nome, em 28 de junho de 2013;
 - b) A GEASAR S.p.A., o operador aeroportuário do aeroporto de Olbia, em 1 de julho de 2013;
 - c) A SOGEAAL S.p.A., o operador aeroportuário do aeroporto de Alghero, em 29 de julho de 2013;
 - d) A SOGAER S.p.A., o operador aeroportuário do aeroporto de Cagliari, em 30 de julho de 2013 e 2 de agosto de 2013;
 - e) A easyJet, em 30 de julho de 2013.
- (10) Em 31 de julho de 2013, a Comissão enviou as versões não confidenciais das observações da GEASAR e da SOGEAAL à Itália, dando-lhe, assim, a oportunidade de sobre elas se pronunciar. A Comissão transmitiu à Itália as observações da SOGAER e da Ryanair em 2 de agosto e as da easyJet em 7 de agosto.
- (11) Em 27 de setembro de 2013, a Itália informou a Comissão de que não tinha comentários a formular sobre as observações dos três operadores aeroportuários. Em 20 e 21 de novembro de 2013, a Itália enviou à Comissão os seus comentários sobre as observações da Ryanair. Não se pronunciou sobre as observações da easyJet.
- (12) Em 20 de dezembro de 2013, a Ryanair apresentou observações adicionais, que foram transmitidas à Itália em 9 de janeiro de 2014. A Itália não se pronunciou sobre essas observações.
- (13) Em 17 de janeiro de 2014 e 31 de janeiro de 2014, a Ryanair apresentou observações adicionais, que foram transmitidas à Itália em 12 de janeiro de 2015. A Itália não se pronunciou sobre estas observações.
- (14) Por carta de 25 de fevereiro de 2014, a Comissão informou a Itália da adoção das Orientações relativas à aviação de 2014 ⁽³⁾ em 20 de fevereiro de 2014 e do facto de que essas orientações seriam aplicáveis ao caso em apreço a partir da data da sua publicação no *Jornal Oficial*. A Comissão deu à Itália a oportunidade de apresentar observações sobre as orientações e a sua aplicação no prazo de 20 dias úteis a contar da sua publicação no *Jornal Oficial*.
- (15) Por cartas de 24 de fevereiro de 2014, a Comissão informou igualmente as partes interessadas da adoção das Orientações relativas à aviação de 2014 e do facto de que essas orientações seriam aplicáveis ao caso em apreço a partir da data da sua publicação no *Jornal Oficial*. A Comissão deu às partes interessadas a oportunidade de apresentarem observações sobre as orientações e a sua aplicação no prazo de 20 dias úteis a contar da sua publicação no *Jornal Oficial*.
- (16) As Orientações relativas à aviação de 2014 foram publicadas no *Jornal Oficial* em 4 de abril de 2014. Substituíram as Orientações relativas à aviação de 1994 ⁽⁴⁾ e as Orientações relativas à aviação de 2005 ⁽⁵⁾.
- (17) Em 15 de abril de 2014, foi publicada uma comunicação no *Jornal Oficial*, convidando os Estados-Membros e as partes interessadas a apresentarem observações sobre a aplicação das Orientações relativas à aviação de 2014 a este caso, no prazo de um mês a contar da sua data de publicação ⁽⁶⁾.

⁽³⁾ Orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas (JO C 99 de 4.4.2014, p. 3).

⁽⁴⁾ Aplicação dos artigos 92.º e 93.º do Tratado CE e do artigo 61.º do Acordo EEE aos auxílios de Estado no setor da aviação (JO C 350 de 10.12.1994, p. 5).

⁽⁵⁾ Orientações comunitárias sobre o financiamento dos aeroportos e os auxílios estatais ao arranque das companhias aéreas que operam a partir de aeroportos regionais (JO C 312 de 9.12.2005, p. 1).

⁽⁶⁾ JO C 113 de 15.4.2014, p. 30.

- (18) Em 13 de junho de 2014, a SOGAER apresentou observações sobre o caso no contexto da adoção das novas orientações. A GEASAR e a SOGEAAL apresentaram as suas observações em 16 de junho de 2014 e a easyJet em 4 de julho de 2014. A Comissão transmitiu as observações da SOGAER, da GEASAR, da SOGEAAL e da easyJet à Itália em 9 de julho de 2014. A Itália não se pronunciou sobre essas observações.
- (19) Em 12 e 26 de setembro de 2014, a Ryanair apresentou observações adicionais sobre o caso. A Comissão transmitiu-as à Itália, em 28 de outubro de 2014., A Itália não se pronunciou sobre essas observações.
- (20) Em 26 de janeiro de 2015, a Ryanair e uma empresa de consultoria a atuar em seu nome apresentaram observações adicionais, que foram transmitidas à Itália em 4 de fevereiro de 2015. A Itália não se pronunciou sobre essas observações.
- (21) Em 27 de fevereiro e 2 de março de 2015, a Ryanair e uma empresa de consultoria a atuar em seu nome apresentaram observações adicionais, que foram transmitidas à Itália em 24 de março de 2015. A Itália não se pronunciou sobre essas observações.
- (22) Em 18 de março de 2015, a Comissão solicitou à Itália que fornecesse informações adicionais sobre o caso. A Itália respondeu em 11, 18 e 19 de maio de 2015.
- (23) Em 31 de março de 2015, a easyJet apresentou observações adicionais para completar as inicialmente apresentadas em 30 de julho de 2013. Em 1 e 14 de maio de 2015, a easyJet e uma empresa de consultoria a atuar em seu nome forneceram observações adicionais sobre o caso. Em 1 de junho de 2015, a easyJet apresentou observações adicionais sobre o caso. Todas essas observações foram transmitidas à Itália em 6 de julho de 2015. Em 17 de setembro de 2015, a Itália apresentou as suas observações sobre os contributos da easyJet e da empresa de consultoria a atuar em seu nome.
- (24) Em 29 de junho de 2015, a Comissão solicitou informações adicionais à Itália. Esta respondeu parcialmente em 14 de julho de 2015, tendo enviado os anexos correspondentes a essa resposta em 10 de setembro de 2015.
- (25) Em 17 de julho de 2015, a Comissão solicitou informações adicionais à Itália, que respondeu em 11 de setembro de 2015.
- (26) Em 8 e 14 de outubro de 2015, a Comissão solicitou informações adicionais à Itália, que respondeu em 5 de novembro de 2015.
- (27) Em 24 de novembro de 2015, a Itália apresentou informações adicionais sobre o caso.
- (28) Em 24 de novembro de 2015, a Comissão solicitou esclarecimentos adicionais à Itália, que respondeu em 27 de novembro de 2015.
- (29) Em 4 de dezembro de 2015, a Ryanair e uma empresa de consultoria a atuar em seu nome apresentaram informações adicionais sobre o caso, que foram transmitidas à Itália em 8 de dezembro de 2015. A Itália respondeu em 16 de dezembro de 2015, afirmando não ter observações a fazer sobre esses documentos.
- (30) Em 11, 16 e 17 de dezembro de 2015, a Itália apresentou observações adicionais sobre o caso.

2. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DO AUXÍLIO

2.1. TÍTULO E OBJETIVOS DA MEDIDA

- (31) O regime notificado concede uma compensação por obrigações de serviço público a operadores de aeroportos localizados na Sardenha, com o objetivo de reforçar e desenvolver o transporte aéreo. A Itália alega que essas obrigações de serviço público estão relacionadas com um serviço de interesse económico geral (a seguir designado «SIEG»). O regime foi criado em conformidade com o artigo 3.º da Lei regional da Sardenha, de 13 de abril de 2010, n.º 10 (7) (a seguir designada «Lei n.º 10/2010»).
- (32) Este artigo define a finalidade desse regime, que consiste no reforço do transporte aéreo de e para a Sardenha através da expansão das operações de voo, tanto em termos de frequências nos períodos de inverno como do número de novos destinos servidos. Para o efeito, os aeroportos da Sardenha deveriam canalizar este financiamento público para as companhias aéreas a título de compensação de serviço público.

(7) *Legge Regionale 13 aprile 2010, n.10 — Misure per lo sviluppo del trasporto aereo — Artigo 3: Incentivi alla destagionalizzazione dei collegamenti aerei isolani.*

- (33) O regime tem o objetivo mais geral de reforçar a economia regional através do aumento dos fluxos de turistas, sobretudo fora da época de verão.

2.2. ENTIDADE QUE CONCEDE OS AUXÍLIOS

- (34) A Região da Sardenha (a seguir designada «a Região») é a autoridade que concede os auxílios. Goza do estatuto especial de região autónoma na Itália.

2.3. QUADRO JURÍDICO

- (35) O artigo 3.º da Lei n.º 10/2010 prevê a concessão de financiamento sob a forma de compensação por obrigações de serviço público aos operadores aeroportuários da Sardenha, no período de 2010-2013. A Lei n.º 10/2010 é aplicada através de decisões adotadas pelo Executivo Regional.
- (36) O Decreto Regional n.º 122/347, de 17 de maio de 2010 ⁽⁸⁾, dispõe que os montantes definidos pela Lei n.º 10/2010 estão a cargo do orçamento regional.
- (37) O Executivo Regional da Sardenha adotou os seguintes atos de execução, que definem as condições e modalidades de acesso ao financiamento previsto na Lei n.º 10/2010:
- A Decisão n.º 29/36 da Sardenha, de 29 de julho de 2010 ⁽⁹⁾, define os critérios, a natureza e a duração do serviço de transporte que pode beneficiar da concessão de financiamento e estabelece as orientações a seguir na elaboração e avaliação dos planos de atividades dos aeroportos («programmi di attività»).
 - A Decisão n.º 43/37 da Sardenha, de 6 de dezembro de 2010 ⁽¹⁰⁾, aprova os planos de atividades apresentados pelos operadores aeroportuários para 2010 e o montante específico a conceder a cada um deles relativamente a esse ano.
 - A Decisão n.º 52/117 da Sardenha, de 23 de dezembro de 2011 ⁽¹¹⁾, estabelece os montantes anuais a conceder pela Região aos operadores aeroportuários para o período de 2011-2013 com base nos planos de atividades por estes apresentados em 2011.
- (38) A Lei regional de 19 de janeiro de 2011, n.º 1 ⁽¹²⁾, reduziu as contribuições a conceder pela Região aos aeroportos, tal como definidas na Lei n.º 10/2010, para 21 100 000 EUR em 2011 e 21 500 000 EUR em 2012 e 2013.
- (39) A Lei regional de 30 de junho de 2011, n.º 12 ⁽¹³⁾, cria um mecanismo de adiantamentos financeiros a gerir através da constituição de um fundo financeiro *ad hoc* no seio da SFIRS ⁽¹⁴⁾. A SFIRS é a sociedade financeira pública da Região da Sardenha, que a incumbiu, enquanto intermediária financeira e responsável pela gestão operacional, de criar e gerir o fundo regional que concederia adiantamentos financeiros a título de financiamento de acionista sujeito a juros ⁽¹⁵⁾. A SFIRS é diretamente controlada e gerida pela Região. A sua função é gerir os planos, políticas e programas por esta estabelecidos com vista ao desenvolvimento económico e social do território. O seu conselho de administração é nomeado pela Região. O Ato de concessão n.º 15, de 9 de agosto de 2011 ⁽¹⁶⁾, confia à SFIRS a constituição e a gestão do «fundo regional para os aeroportos» ⁽¹⁷⁾ («o fundo regional») a partir do qual seriam concedidos adiantamentos financeiros relativos às contribuições da Região. A Decisão n.º 500, de 9 de agosto de 2011 ⁽¹⁸⁾, aprova as regras de execução do fundo regional. A Decisão n.º 22, de 30 de janeiro de 2012 ⁽¹⁹⁾, completa as regras estabelecidas na Decisão n.º 500, de 9 de agosto de 2011.

⁽⁸⁾ Decreto Assessorato della Programmazione, Bilancio, Credito e Assetto del Territorio n.122 del 17.05.2010.

⁽⁹⁾ Deliberazione della Giunta regionale No 29/36 del 29.7.2010 — Attuazione dell'art. 3 della L.R. 13 aprile 2010, n.10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo.

⁽¹⁰⁾ Deliberazione della Giunta regionale No 43/37 del 6.12.2010 — Legge regionale 13 aprile 2010, No 10, articolo 3. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Programmi di attività degli aeroporti.

⁽¹¹⁾ Deliberazione No 52/117 del 23.12.2011 — Legge regionale 13 aprile 2010, No 10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Programmi di attività triennio 2011-2013.

⁽¹²⁾ Legge Regionale 19 gennaio 2011, n.1 — Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale della Regione (Legge finanziaria 2011).

⁽¹³⁾ Legge Regionale 30 giugno 2011, n.12 Artigo 4, commi 32 e 33.

⁽¹⁴⁾ Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna SpA — www.sfirs.it — Intermediária financeira nos termos dos artigos 106.º e 107.º do Decreto-Lei n.º 385, de 1 de setembro de 1993.

⁽¹⁵⁾ «Anticipazioni finanziarie a titolo di finanziamento soci oneroso.»

⁽¹⁶⁾ Atto di affidamento a SFIRS, rep. 15 del 9 de agosto de 2011.

⁽¹⁷⁾ Fondo regionale aeroporti.

⁽¹⁸⁾ Determinazione del Direttore del Servizio Pianificazione e Programmazione Sistemi di trasporto No 694 del 2 ottobre 2012 di integrazione del regolamento di attuazione del Fondo aeroporti a seguito della legge regionale No 15/2012.

⁽¹⁹⁾ Determinazione No 22 del 30.01.2012 — Legge regionale 30 giugno 2011, No 12 — Artigo 4, commi 32 e 33 — Fondo regionale per anticipazioni finanziarie — Regolamento attuativo.

- (40) A Lei regional de 7 de agosto de 2012, n.º 15 ⁽²⁰⁾, altera a lei regional de 30 de junho de 2011. A Decisão n.º 694, de 2 de outubro de 2012 ⁽²¹⁾, dá execução à lei regional de 7 de agosto de 2012, completando e alterando as regras de execução do fundo regional, através da prorrogação da aplicação da lei de 30 de junho de 2011 aos anos de 2012 e 2013.
- (41) A Decisão n.º 4/34, de 5 de fevereiro de 2014 ⁽²²⁾, altera a repartição das contribuições regionais para o ano de 2013, tendo em conta a redução dessas contribuições, decidida no contexto do orçamento regional afetado ao financiamento das atividades previstas na Lei n.º 10/2010, e os custos efetivamente suportados pelos três operadores aeroportuários.

2.4. O REGIME DE AUXÍLIO

- (42) O regime notificado visa desenvolver o transporte aéreo e tornar as ligações aéreas de e para a Sardenha menos sazonais, contribuindo assim para o objetivo geral de atrair turismo e reforçar a economia regional. Para o efeito, a Lei n.º 10/2010 prevê a concessão de financiamento sob a forma de compensação por obrigações de serviço público aos operadores dos aeroportos da Sardenha, no período de 2010-2013.
- (43) As decisões de execução esclarecem que o objetivo da Lei n.º 10/2010 — reduzir a sazonalidade — consiste em alargar o período em que os voos são efetuados. Este alargamento implica um aumento da frequência dos voos durante a chamada meia-estação (ou seja, os meses imediatamente antes e após a época de verão — abril, maio, setembro e outubro) ou na época de inverno, bem como a abertura de novas rotas de e para locais ainda sem ligações à Sardenha. O intuito do regime é promover uma política regional de transporte aéreo que reforce a coesão económica, social e territorial das comunidades em causa, combatendo as desvantagens em matéria de acessibilidade que a Sardenha enfrenta por ser uma ilha.
- (44) As decisões referidas na secção 2.3 estabelecem as três atividades seguintes:
- a) *Aumento do tráfego aéreo por parte das companhias aéreas («atividade 1»)*. As companhias aéreas e os operadores aeroportuários devem definir, em «planos de atividades» pormenorizados, estratégias para aumentar o tráfego aéreo e reduzir o caráter sazonal dos fluxos turísticos, através da definição de rotas de interesse estratégico, da frequência dos voos, da oferta de capacidade e dos objetivos de tráfego subsequentes. Se tais objetivos forem atingidos, os operadores recebem uma compensação financeira; se não forem atingidos, são-lhes aplicadas sanções.
 - b) *Promoção da Sardenha como destino turístico pelas companhias aéreas («atividade 2»)*. Nos «planos de atividades» acima mencionados, as companhias aéreas e os operadores aeroportuários também devem definir atividades específicas de *marketing* e publicidade destinadas a aumentar o número de passageiros e a promover a zona de influência do aeroporto.
 - c) Outras atividades de promoção confiadas pelos operadores aeroportuários a outros prestadores de serviços terceiros que não as companhias aéreas ⁽²³⁾ em nome da Região («atividade 3»).
- (45) A Região, depois de aprovar os planos, avaliando as atividades nestes propostas com base no seu impacto económico no aeroporto e na atividade económica da Sardenha em geral, distribui em conformidade os recursos financeiros disponíveis para cada ano e cada aeroporto.
- (46) A compensação a pagar aos operadores aeroportuários é calculada com base nos custos estimados suportados pelas companhias aéreas para realizarem voos nas rotas estratégicas, nacionais ou internacionais, e cumprirem os objetivos anuais relativos aos passageiros. Uma vez definidos tais objetivos, os operadores aeroportuários selecionam as companhias aéreas que terão de prestar os serviços em questão. As transportadoras selecionadas recebem a compensação que cobre a diferença entre os seus custos operacionais e as receitas efetivas ou presumidas dos bilhetes de passageiros.
- (47) O documento de notificação transmitido pela Itália refere que a Região deve aprovar o processo de concurso organizado pelos operadores aeroportuários para selecionar as companhias aéreas interessadas. A Comissão não

⁽²⁰⁾ Legge Regionale 7 de agosto de 2012, No 15, Artigo 2.

⁽²¹⁾ Determinazione Prot. No 7641 Rep. No 694 del 2 ottobre 2012 — Legge regionale 30 giugno 2011, No 12 — Artigo 4, commi 32 e 33, modificata e integrata dalla legge regionale 7 de agosto de 2012, No 15, artigo 2 — Fondo regionale per anticipazioni finanziarie — Rimodulazione e integrazione Regolamento attuativo.

⁽²²⁾ Deliberazione No 4/34 del 5.2.2014 — Legge regionale 13 aprile 2010, n.10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Riparto risorse annualità 2013.

⁽²³⁾ Agências de publicidade ou de turismo, por exemplo.

foi informada de qualquer concurso organizado pelos operadores aeroportuários. Segundo a Itália, as companhias aéreas foram selecionadas com base nas propostas comerciais mais atrativas que foram apresentadas aos operadores aeroportuários, após a publicação de anúncios nos respetivos sítios *web*. Quanto aos aeroportos, o regime de auxílio está concebido de modo a coordenar o desenvolvimento do sistema aeroportuário regional através da complementaridade entre os aeroportos regionais ⁽²⁴⁾.

2.5. ATIVIDADES DE MARKETING DESENVOLVIDAS PELAS COMPANHIAS AÉREAS

- (48) A Lei n.º 10/2010 dispõe que, no contexto da atividade 2, os operadores aeroportuários devem celebrar acordos de *marketing* com as companhias aéreas com vista a promover a Sardenha como destino turístico. Por conseguinte, os planos de atividades devem definir estratégias específicas de *marketing* e publicidade destinadas a aumentar o número de passageiros e a promover a zona de influência do aeroporto.
- (49) Os operadores aeroportuários celebraram dois tipos de acordo diferentes, dependendo da companhia aérea: ou um acordo único que inclui tanto serviços aeroportuários como serviços de *marketing* ou dois contratos separados, como no caso da Ryanair, em que existe um acordo de serviços aeroportuários com a Ryanair e um acordo de serviços de *marketing* com a empresa de *marketing* que esta detém na íntegra, a AMS (Airport Marketing Services). Os acordos conjugam e associam o aumento do tráfego e as medidas de *marketing*, sendo baseados num sistema de prémios em função do êxito das medidas de aumento do tráfego. Os acordos preveem que a transportadora leve a cabo um programa de voos definido e desenvolva, simultaneamente, um plano de *marketing* e publicidade.
- (50) O *marketing* baseia-se na inclusão de uma página sobre o destino aeroportuário no sítio *web* das transportadoras, a qual inclui, por vezes, um guia de viagem. O seu objetivo é promover as atrações turísticas e de negócios existentes na região e maximizar a percentagem de viajantes provenientes do estrangeiro.

2.6. AEROPORTOS EM CAUSA

- (51) Em 2010, a Sardenha contava com cinco aeroportos:
- a) Alghero, cujo operador aeroportuário é a SO.GE.A.AL S.p.A. («SOGEAAL»)
 - b) Cagliari-Elmas, cujo operador aeroportuário é a So.G.Aer. S.p.A. («SOGAER»)
 - c) Olbia, cujo operador aeroportuário é a GEASAR S.p.A. («GEASAR»)
 - d) Tortoli, cujo operador aeroportuário é a GE.AR.TO. S.p.A. («GEARTO»)
 - e) Oristano, cujo operador aeroportuário é a SO.GE.A.OR. S.p.A. («SOGEAOR»)
- (52) Todas estas empresas são sociedades de responsabilidade limitada. A SOGEAAL e a SOGAER são empresas públicas. A GEASAR é controlada pela transportadora aérea Meridiana.
- (53) A Itália confirmou que, embora a Lei n.º 10/2010 se refira a todos os aeroportos da Sardenha, os dois aeroportos mais pequenos da ilha, o Oristano e o Tortoli-Arbatax (com menos de 200 000 passageiros por ano ⁽²⁵⁾), não receberam qualquer financiamento ao abrigo da Lei n.º 10/2010.
- (54) Alghero está localizado no noroeste da Sardenha, Olbia no nordeste e Cagliari no sul. As distâncias e tempos de viagem por estrada entre esses aeroportos são os seguintes ⁽²⁶⁾:

Cagliari-Alghero 247 km — 2h40

Cagliari-Olbia 273 km — 2h51

Olbia-Alghero 136 km — 1h53

⁽²⁴⁾ *Deliberazione No 29/36 de 29 de julho de 2010, p. 1.*

⁽²⁵⁾ O aeroporto de Oristano, cuja atividade foi suspensa em 2011, teve cerca de 7 000 passageiros em 2010 e cerca de 1 300 em 2011. O aeroporto de Tortoli-Arbatax teve cerca de 13 500 passageiros em 2010 e cerca de 2 800 passageiros em 2011.

⁽²⁶⁾ Fonte: Google Maps.

2.6.1. AEROPORTO DE CAGLIARI

- (55) O operador aeroportuário SOGAER, é uma empresa pública, visto que a Câmara de Comércio de Cagliari (C.C.I.A. Cagliari) detém a maioria das ações, como é indicado no quadro 1. A Região não controla a Câmara de Comércio de Cagliari ⁽²⁷⁾, que é autonomamente financiada por uma taxa anual paga pelos associados. A Câmara de Comércio é uma entidade pública autónoma, que está encarregada de prestar diversos serviços aos associados ⁽²⁸⁾.

Quadro 1

Estrutura acionista da SOGAER ⁽¹⁾

	(%)
C.C.I.A. Cagliari	94,35
S.F.I.R.S. SpA	3,43
Banco di Sardegna SpA	1,05
Regione Autonoma Sardegna	0,72
Meridiana SpA	0,21
C.C.I.A.A. Oristano	0,10
Corsorzio Sardegna Costa Sud	0,06
Associazione Industriali Province della Sardegna Meridionale	0,04
CONFAPI Sardegna	0,03
Editorial Airon	0,01
Fima SpA	0,01

⁽¹⁾ O principal acionista do aeroporto tenciona vender 40 % das suas ações num futuro muito próximo (*fonte*: Relatório anual de 2013).

- (56) Em 2014, o aeroporto acolheu 3 639 627 passageiros ⁽²⁹⁾. Localizado na parte sul da ilha, é o seu principal aeroporto em termos de tráfego. Desde 2007, a SOGAER detém integralmente a concessão da gestão do aeroporto. O aeroporto acolhe voos domésticos e internacionais, e as principais companhias aéreas que nele estão presentes são a Ryanair, a Meridiana, a Alitalia, a Airone, a easyJet, a Volotea e a AirBerlin. No período de 2007-2009, 69 % do tráfego de passageiros no aeroporto foi registado entre abril e outubro.
- (57) Em 31 de dezembro de 2013, a SOGAER registou um volume de negócios de 26,8 milhões de EUR e um resultado líquido positivo de 1,7 milhões de EUR. O total dos ativos ascendia a 125,5 milhões de EUR.

2.6.2. AEROPORTO DE ALGHERO

- (58) O operador aeroportuário do aeroporto de Alghero, a SOGEAAL, é detido em 80,20 % pela Região da Sardenha e em 19,80 % pela SFIRS SpA (empresa pública detida pela Região) ⁽³⁰⁾. A SOGEAAL iniciou a sua atividade em 1995 através de uma concessão parcial e temporária, que foi transformada numa concessão plena em 2007 ⁽³¹⁾.

⁽²⁷⁾ Fonte: A Itália na sua comunicação à Comissão de 5 de maio de 2016.

⁽²⁸⁾ A Lei n.º 580, de 29 de dezembro de 1993, regulamenta o estatuto das câmaras de comércio na Itália.

⁽²⁹⁾ Fonte: Wikipédia (em inglês).

⁽³⁰⁾ Esta estrutura acionista da SOGEAAL reflete as alterações ocorridas em 2010. O aeroporto está atualmente em processo de privatização.

⁽³¹⁾ *Concessione di gestione totale*.

- (59) O aeroporto está localizado na parte noroeste da ilha. Segundo a Itália, a sua zona de influência abrange aproximadamente 35 % da ilha e inclui 450 000 — 600 000 habitantes das províncias de Sassari, Oristano e Nuoro. Em termos de tráfego comercial de passageiros, o Alghero é o terceiro aeroporto da Sardenha, com um total de 1 639 374 passageiros em 2014 ⁽³²⁾.
- (60) Há três tipos de companhias aéreas a operar no aeroporto: companhias tradicionais como a Alitalia, a Meridiana, a Iberia e a Lufthansa, companhias de baixo custo como a easyJet e a Ryanair e companhias *charter* como a Tui Fly e a Jet Time. No período de 2007-2009, 75 % do tráfego de passageiros no aeroporto foi registado entre abril e outubro.
- (61) Em 31 de dezembro de 2013, a SOGEAAL registou um volume de negócios de 15,9 milhões de EUR e um resultado líquido negativo de 1,5 milhões de EUR. O total dos ativos ascendia a 42,0 milhões de EUR.

2.6.3. AEROPORTO DE OLBIA

- (62) O operador do aeroporto de Olbia, a GEASAR, tem uma maioria de acionistas privados ⁽³³⁾ tal como é indicado no quadro 2.

Quadro 2

Estrutura acionista da GEASAR

	(%)
Meridiana S.p.A.	79,79
C.C.I.A.A. di Sassari (Camera di Commercio)	10,00
C.C.I.A.A. di Nuoro (Camera di Commercio)	8,42
Regione Sardegna	1,59
Consorzio Costa Smeralda	0,20

- (63) A GEASAR iniciou a sua atividade em 1989 com uma concessão parcial da gestão do aeroporto de Olbia, localizado na parte nordeste da Sardenha. No aeroporto estão presentes companhias aéreas tradicionais, como a Alitalia e a Lufthansa, companhias de baixo custo como a easyJet e a Vueling, e companhias *charter* como a Smartwings e a Mistral Air.
- (64) O aeroporto teve 2 127 718 passageiros em 2014 ⁽³⁴⁾, dedicando-se principalmente ao tráfego comercial de passageiros, doméstico e internacional. O aeroporto está vocacionado para o turismo, uma vez que serve a *Costa Smeralda*, uma região altamente turística. Por conseguinte, o tráfego concentra-se essencialmente entre os meses de maio de outubro: no período de 2007-2009, 84 % do tráfego de passageiros no aeroporto registou-se entre abril e outubro.
- (65) Em 31 de dezembro de 2013, a GEASAR registou um volume de negócios de 27,0 milhões de EUR e um resultado líquido positivo de 2,8 milhões de EUR. O total dos ativos ascendia a 57,3 milhões de EUR.

2.7. MECANISMO E ESTRUTURA DO FINANCIAMENTO INSTITUÍDO PELA REGIÃO DA SARDENHA

2.7.1. MONTANTE GLOBAL DAS CONTRIBUIÇÕES ATRIBUÍDAS PELA REGIÃO DA SARDENHA

- (66) Inicialmente, o artigo 3.º da Lei n.º 10/2010 autorizava a Região a conceder aos operadores aeroportuários 19 700 000 EUR para 2010 e 24 500 000 EUR para cada um dos anos seguintes, 2011, 2012 e 2013.

⁽³²⁾ Fonte: Sítio *web* oficial do aeroporto.

⁽³³⁾ Società per azioni costituita nel 1985.

⁽³⁴⁾ Fonte: Wikipédia (em inglês).

- (67) Ao longo deste período, tendo em conta os seus recursos próprios e os planos de atividades apresentados pelos aeroportos, a Região reduziu progressivamente os montantes inicialmente afetados ao financiamento do regime, tal como é apresentado no quadro 3.

Quadro 3

Compensação atribuída aos aeroportos da Sardenha — 2010-2013

(EUR)

	2010	2011	2012	2013	Total
Alghero	9 960 000	10 559 913,00	9 094 919,77	8 029 737,87	37 644 570,64
Cagliari	5 000 000	4 777 320,33	8 405 080,23	9 261 925,37	27 444 325,93
Olbia	4 000 000	3 057 654,00	4 000 000,00	4 208 336,76	15 265 990,76
Oristano	300 000	—	—	—	300 000
Total	19 260 000	18 394 887,33	21 500 000	21 500 000	80 654 887,33

- (68) A Decisão n.º 4/34, de 5 de fevereiro de 2014, alterou a contribuição regional relativa a 2013 e prevê um montante global de 17 500 000 EUR em 2013 para os três operadores aeroportuários, tal como é apresentado no quadro 4.

Quadro 4

Compensação atribuída aos aeroportos da Sardenha — 2013 (em conformidade com a Decisão n.º 4/34, de 5 de fevereiro de 2014)

(EUR)

	Ano de 2013
Alghero	8 235 603
Cagliari	5 264 397
Olbia	4 000 000
Total	17 500 000

- (69) As contribuições finais resultantes das diversas alterações, efetivamente concedidas pela Região da Sardenha aos três aeroportos, são indicadas no quadro 5 ⁽³⁵⁾.

Quadro 5

Compensação final atribuída aos aeroportos da Sardenha — 2010-2013

(EUR)

	2010	2011	2012	2013	Total
Alghero	9 960 000	10 559 913	9 094 920	8 235 603	37 850 436
Cagliari	5 000 000	4 777 320	8 405 080	5 264 397	23 446 797
Olbia	4 000 000	3 057 654	4 000 000	4 000 000	15 057 654
Oristano	300 000	—	—	—	300 000
Total	19 260 000	18 394 887	21 500 000	17 500 000	76 654 887

⁽³⁵⁾ Tal como é explicado no considerando 53, estava inicialmente previsto que a compensação financeira fosse concedida a todos os aeroportos da Sardenha, incluindo o de Oristano, mas foi posteriormente cancelada.

- (70) A medida assume a forma de subvenções diretas da Região aos operadores dos aeroportos da Sardenha, que depois transferem os montantes em causa para as companhias aéreas e outras entidades envolvidas. As subvenções são diretamente financiadas pelo orçamento regional. Os operadores aeroportuários são obrigados a ter contabilidades separadas para gerir os montantes recebidos.

2.7.2. OS PLANOS DE ATIVIDADES E AS ROTAS DE INTERESSE ESTRATÉGICO

- (71) Os operadores dos aeroportos da Sardenha têm de elaborar planos de atividades e de os submeter à aprovação da Região. Esses planos de atividades devem incluir as atividades de desenvolvimento de ligações aéreas ponto-a-ponto, com destinos nacionais e europeus de e para os aeroportos da Sardenha, que serão realizadas através de acordos com as companhias aéreas. Para o efeito, o próprio plano deve indicar quais das iniciativas enumeradas ⁽³⁶⁾ os operadores aeroportuários consideram exequíveis no que respeita ao cumprimento dos objetivos estabelecidos pela Lei n.º 10/2010 de reforçar e tornar o transporte aéreo menos sazonal.
- (72) Os planos devem identificar as rotas de interesse estratégico (domésticas e internacionais) e os objetivos anuais em termos de frequência de voos, taxa de ocupação, novas rotas, número de passageiros e atividade de *marketing*.
- (73) Os planos de atividades devem respeitar os princípios seguintes:
- a) As rotas de interesse estratégico não podem sobrepor-se às rotas já exploradas ao abrigo do regime de OSP ⁽³⁷⁾ com base no Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁸⁾.
 - b) A contribuição financeira para cada uma das rotas subvencionadas deve diminuir ao longo do tempo.
 - c) O acordo financeiro celebrado com as companhias aéreas deve incluir um plano de promoção do território local conforme com a estratégia de comunicação da Região no setor do turismo.
 - d) Quando a compensação total solicitada pelos aeroportos for superior ao montante total autorizado pelo orçamento regional, dá-se preferência às ligações internacionais sobre as rotas domésticas (exceto para destinos que sirvam mais de 3 milhões de habitantes), às rotas de ligação a aeroportos centrais, às rotas com grande potencial de tráfego, às rotas que impliquem uma prestação de serviços ao longo de todo o ano e não apenas sazonal e às empresas que decidam criar uma base operacional no aeroporto local.
- (74) A exploração de rotas de interesse estratégico constitui o SIEG que as companhias aéreas devem prestar mediante compensação (sujeita ao cumprimento dos objetivos fixados para o tráfego de passageiros). Os planos de atividades devem ser sustentados por previsões económicas e financeiras adequadas, que ilustrem as perspetivas de rentabilidade das iniciativas em causa e indiquem as necessidades financeiras associadas a essas atividades em cada um dos anos. Neste contexto, deve indicar-se o nível de recursos próprios investidos pelo operador aeroportuário, bem como o nível de investimento de terceiros que são beneficiados pelo aumento do tráfego.
- (75) Os planos de atividades efetivamente apresentados pela Itália durante o procedimento formal cumprem os requisitos enunciados no considerando 73. Contêm as informações obrigatórias solicitadas pela Região, designadamente uma apresentação da proposta de transporte subvencionada, um cálculo pormenorizado da compensação a atribuir e os benefícios económicos esperados do apoio público.
- (76) Uma vez aprovados os planos de atividades e em conformidade com estes, a Região decide conceder recursos financeiros anuais a cada aeroporto, avaliando as atividades empreendidas com base na quantificação do seu impacto económico na atividade económica da Sardenha.

⁽³⁶⁾ Ver considerando 44.

⁽³⁷⁾ Desde 2000 que têm sido impostas OSP nas rotas domésticas entre os aeroportos da Sardenha e os da Itália continental, em conformidade com as regras da União no setor do transporte aéreo.

⁽³⁸⁾ Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (JO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

- (77) O financiamento dos planos é efetuado da seguinte forma:
- a) O operador aeroportuário beneficiário recebe uma primeira fração a título de adiantamento equivalente a 20 % do montante total previsto nos planos;
 - b) É efetuado um pagamento intercalar correspondente a 60 % do financiamento total aquando da receção de um relatório trimestral;
 - c) O pagamento da última fração tem lugar no prazo de 60 dias a contar da data de receção da documentação pertinente, após verificação pela Região da atividade realizada, dos resultados obtidos e dos custos incorridos.
- (78) Os planos de atividades foram aprovados por duas decisões da Região:
- a) A Decisão n.º 43/37 da Sardenha, de 6 de dezembro de 2010, aprovou os planos de atividades relativos a 2010 apresentados pelos operadores dos aeroportos de Cagliari, Olbia, Alghero e Oristano, bem como os montantes específicos a conceder a cada um deles ⁽³⁹⁾.
 - b) A Decisão n.º 52/117 da Sardenha, de 23 de dezembro de 2011, aprovou os planos de atividades apresentados pelos operadores dos aeroportos de Cagliari, Olbia e Alghero para o período de 2011 — 2013. A decisão especifica os objetivos anuais relativos aos passageiros, por aeroporto, e a repartição da compensação entre os três aeroportos. Esclarece ainda que os planos para 2011 devem ser considerados definitivos, uma vez que se referem a atividades já realizadas, ao passo que os planos relativos aos dois anos seguintes, 2012 e 2013, estão sujeitos a alterações.

2.7.3. O PROCESSO DE CONTROLO

- (79) Compete aos operadores aeroportuários elaborar os planos de atividades em conformidade com o disposto na Lei n.º 10/2010 e nos diversos atos que lhe dão execução. Durante essa elaboração, devem interagir com as companhias aéreas e o plano final tem de ser aprovado pela Região. Caso esta discorde dos planos ou detete incoerências com as disposições da Lei n.º 10/2010, pode exigir que eles sejam alterados.
- (80) A Região exige que os operadores aeroportuários controlem o desempenho das companhias aéreas e apliquem sanções em caso de incumprimento dos objetivos definidos *ex ante*, nomeadamente em termos de frequências e de passageiros. Este mecanismo de sanções deve estar previsto nos acordos com as companhias aéreas.
- (81) As decisões do Executivo Regional que dão execução à Lei n.º 10/2010 preveem que a Região crie um mecanismo de controlo, para evitar sobrecompensações em relação aos custos anuais previstos para as atividades em questão. A Região deve definir ações de controlo *ex ante*, bem como verificar e recuperar eventuais sobrecompensações, em particular através do controlo do número efetivo de voos e de passageiros.
- (82) A Região controla os custos efetivamente suportados pelos operadores aeroportuários na execução das atividades em questão verificando os documentos e relatórios referentes aos custos anuais (faturas das companhias aéreas para os operadores dos aeroportos). Os operadores aeroportuários devem apresentar à Região relatórios sobre o financiamento das atividades, baseados nas faturas recebidas dos contratantes (companhias aéreas, no caso das atividades 1 e 2, e outras empresas, no caso da atividade 3). A Região verifica também se a rota que é objeto de compensação não está sujeita ao regime de OSP nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.
- (83) O financiamento regional previsto na Lei n.º 10/2010 apenas pode ser concedido no contexto dos supramencionados planos de atividades, que têm de ser aprovados pela Região. Em virtude de terem sido elaborados antes da realização das atividades previstas pela Lei n.º 10/2010, a sua execução pode apresentar algumas variações. Por conseguinte, o mecanismo instituído pela Região prevê que esta adapte a sua contribuição final às variações ocorridas na execução das atividades ou nos custos suportados pelos aeroportos ⁽⁴⁰⁾. A contribuição final

⁽³⁹⁾ A respeito do aeroporto de Tortoli-Arbatax, o ato refere que o operador aeroportuário apenas apresentou o plano *para o triénio* (e não para 2010).

⁽⁴⁰⁾ Na sua comunicação à Comissão de 11 de setembro de 2015 (considerando 14), a Itália refere o exemplo da GEASAR, que, em 2013, reduziu as suas atividades de *marketing* relativamente às previsões iniciais (no âmbito da atividade 2 financiada pela Região). Em consequência, a Região reduziu a sua contribuição final.

decidida pela Região tem, deste modo, em conta a execução efetiva dos planos e a coerência das atividades cujo financiamento é pedido com os objetivos da Lei n.º 10/2010 e o plano de *marketing* turístico da Região. Caso se observem discrepâncias, a contribuição final é adaptada pela Região ⁽⁴¹⁾.

- (84) A documentação apresentada pela Itália mostra que os operadores aeroportuários de facto apresentaram relatórios à Região sobre o financiamento público recebido (incluindo documentos comprovativos como as faturas relativas aos custos incorridos), bem como provas das ações de *marketing* e promoção realizadas. A Região verificou essas informações e pagou a fração remanescente aos operadores aeroportuários.

2.7.4. ADIANTAMENTOS FINANCEIROS E O PAPEL DO FUNDO REGIONAL

- (85) Tal como já foi referido na secção 2.3, a lei regional de 30 de junho de 2011 cria o fundo regional ⁽⁴²⁾ gerido pela SFIRS e financiado pela Região.

- (86) O mecanismo financeiro instituído pela Região ao abrigo da Lei n.º 10/2010 é o seguinte:

- a) Os recursos financeiros relativos à execução das três atividades são pagos adiantadamente pelos operadores aeroportuários às companhias aéreas presentes nos aeroportos em causa (no caso das atividades 1 e 2) e aos outros prestadores de serviços em causa (no caso da atividade 3).
- b) Todos os anos, na sequência dos pedidos de pré-financiamento apresentados pelos operadores aeroportuários, a Região decide que a SFIRS — através do fundo regional — deve conceder adiantamentos financeiros aos aeroportos. Em seguida, o fundo regional concede aos operadores aeroportuários, mediante pedido, financiamentos remunerados (comissão e juros) a título de adiantamento do montante atribuído ao abrigo da Lei n.º 10/2010. O adiantamento deve corresponder, no máximo, a 85 % ⁽⁴³⁾ da contribuição concedida pela Região aos operadores aeroportuários. O adiantamento financeiro está sujeito a juros (taxa Euribor 6 M + 2 % para 2010 e taxa Euribor 6 M + 1,5 % para 2011-2013) e a uma comissão (1 % para 2010 e 0,50 % para 2011-2013), paga pelos operadores aeroportuários à SFIRS.
- c) A Região confirma, seguidamente, os montantes definitivos a conceder aos operadores aeroportuários («a contribuição» da Região), dentro dos limites dos recursos de que dispõe e tendo em conta os montantes efetivamente pagos pelos operadores no contexto da execução das três atividades. Para esse fim, os operadores aeroportuários apresentam relatórios adequados que: (i) indicam os resultados alcançados e incluem uma análise de impacto; (ii) especificam em pormenor os custos efetivamente incorridos pelo aeroporto com as iniciativas realizadas, apresentando também os documentos comprovativos necessários (faturas ou documentos similares).
- d) O fundo regional retém uma taxa de 4 % do montante da contribuição regional, que é reembolsada à Região. Uma vez decidida a contribuição final, o fundo regional concede a parte remanescente do financiamento ⁽⁴⁴⁾ ao operador aeroportuário, devendo essa concessão ter lugar no prazo máximo de seis meses após a conclusão dos planos de atividades.

2.8. FLUXOS FINANCEIROS

2.8.1. FLUXOS FINANCEIROS DA REGIÃO PARA OS OPERADORES AEROPORTUÁRIOS

- (87) Embora a Região se tenha comprometido a conceder um montante total de 76 654 887 EUR ao longo do período de 2010-2013 (ver quadro 5), na realidade transferiu 68 510 256 EUR para os operadores aeroportuários a título do financiamento das três atividades previstas na Lei n.º 10/2010 ⁽⁴⁵⁾ (ver quadro 6, coluna A): 35 516 988 EUR para a SOGEAAL, 19 250 617 EUR para a SOGAER e 13 742 651 EUR para a GEASAR.

⁽⁴¹⁾ A Itália apresenta, a esse propósito, o exemplo do aeroporto de Oristano, ao qual a Região recusou uma rota específica prevista no plano de atividades do aeroporto — Comunicação da Itália à Comissão, de 5 de maio de 2015, p. 5-6.

⁽⁴²⁾ *Fondo regionale per anticipazioni finanziarie* — Legge Regionale 30 giugno 2011, n.12 Artigo 4, commi 32 e 33.

⁽⁴³⁾ Com uma percentagem máxima de 90 % para 2011 — Cf. Determinazione prot. No 7641 rep. No 694 del 2/10/2012.

⁽⁴⁴⁾ Este montante é equivalente à contribuição decidida pela Região, menos a taxa de retenção de 4 % e o adiantamento financeiro já concedido ao operador aeroportuário.

⁽⁴⁵⁾ A Itália facultou à Comissão quadros que indicam o montante final concedido pela Região.

- (88) No total, os adiantamentos financeiros transferidos do fundo regional para os operadores aeroportuários ascendem a 42 987 645 EUR (quadro 6, coluna B). A comissão e a taxa de juro são calculadas a partir do adiantamento financeiro e deduzidas pelo fundo quando esse adiantamento é pago ao operador aeroportuário. A taxa de retenção representa 4 % da contribuição concedida pela Região e é deduzida pelo fundo do montante da contribuição aquando do pagamento da última parcela do montante concedido pela Região ao aeroporto (depois de os adiantamentos financeiros terem sido pagos) ⁽⁴⁶⁾.
- (89) Por conseguinte, o montante líquido a receber pelo operador aeroportuário (quadro 6, coluna C) pode ser calculado como a contribuição da Região menos os três encargos financeiros (comissão, taxa de juro e taxa de retenção). Os montantes comunicados pela Itália como sendo os montantes líquidos efetivamente recebidos pelos operadores aeroportuários (quadro 6, coluna D), são ligeiramente diferentes dos montantes teóricos:
- a) No caso da SOGEAAL, a Itália explica que o operador aeroportuário ainda tinha a receber da Região 167 661 EUR respeitantes à contribuição de 2013.
- b) As contribuições regionais para a SOGAER e a GEASAR relativas a 2013 (4 946 576 EUR e 3 795 930 EUR, respetivamente) foram decididas pela Região em 19 de junho de 2014 e 10 de junho de 2014, respetivamente, mas nunca foram pagas ⁽⁴⁷⁾; a Itália reconhece que a decisão regional constitui um compromisso juridicamente vinculativo de pagar os montantes em questão, que pode ser invocado perante um tribunal nacional, mas decidiu aguardar até o atual processo de auxílio de Estado ficar concluído.

⁽⁴⁶⁾ A Comissão constata que as autoridades italianas não explicam o motivo por que os adiantamentos financeiros indicados nos quadros excedem por vezes a contribuição fixada pela Região. Contudo, estas diferenças não são relevantes para efeitos da avaliação das medidas de auxílio, uma vez que a Comissão apenas tem em conta a autorização orçamental (coluna A) e o montante efetivamente recebido pelos operadores aeroportuários (coluna D) — ver quadro 14.

⁽⁴⁷⁾ «*Disposti ma non erogati.*»

Quadro 6

Fluxos financeiros efetivos da Região para os operadores aeroportuários

SOGEAAL — ALGHERO

(EUR)

Período de atividade de referência	Contribuição estabelecida pela Região (A)		Adiantamento financeiro (B)		Encargos financeiros			Montante a receber pelo operador aeroportuário (C)	Montante líquido efetivamente recebido pelo operador aeroportuário (D)	Diferença (C)-(D)
	Montante	Data de autorização	Montante	Data de pagamento	Taxa de retenção de 4 %	Comissão	Encargo com juros			
2010	8 517 963	7/11/2012	[...] (*)	20/9/2011	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2011	9 041 162	12/11/2012	[...]	8/2/2012 & 23/8/2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2012	9 062 413	3/6/2013	[...]	22/10/2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2013	8 895 449	27/10/2014	[...]	17/10/2013	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total	35 516 988		[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Segredo comercial.

SOGAER — CAGLIARI

(EUR)

Período de atividade de referência	Contribuição estabelecida pela Região (A)		Adiantamento financeiro (B)		Encargos financeiros			Montante a receber pelo operador aeroportuário (C)	Montante líquido efetivamente recebido pelo operador aeroportuário (D)	Diferença (C)-(D)
	Montante	Data de autorização	Montante	Data de pagamento	Taxa de retenção de 4 %	Comissão	Encargo com juros			
2010	4 657 311	7/11/2012	[...]	10/9/2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2011	4 777 320	7/11/2012	[...]	15/6/2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2012	4 869 410	13/6/2013	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	[...]
2013	4 946 576	19/6/2014	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	[...]
Total	19 250 617		[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Período de atividade de referência	Contribuição estabelecida pela Região (A)		Adiantamento financeiro (B)		Encargos financeiros			Montante a receber pelo operador aeroportuário (C)	Montante líquido efetivamente recebido pelo operador aeroportuário (D)	Diferença (C)-(D)
	Montante	Data de autorização	Montante	Data de pagamento	Taxa de retenção de 4 %	Comissão	Encargo com juros			
2010	3 972 223	7/11/2012	[...]	19/9/2011	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0
2011	2 945 363	7/11/2012	[...]	1/6/2012	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0
2012	3 029 135	12/6/2013	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	0
2013	3 795 930	10/6/2014	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]	[...]
Total	13 742 651		[...]	—	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

2.8.2. FLUXOS FINANCEIROS DOS OPERADORES AEROPORTUÁRIOS PARA AS COMPANHIAS AÉREAS E OS TERCEIROS PRESTADORES DE SERVIÇOS COM VISTA AO FINANCIAMENTO DAS TRÊS ATIVIDADES

- (90) Os operadores dos aeroportos de Alghero, Cagliari e Olbia financiaram companhias aéreas e terceiros prestadores de serviços tendo em vista a execução das atividades 1, 2 e 3, durante o período de 2010 — 2013. Segundo a Itália, a compensação que os operadores aeroportuários receberam da Região no período de 2010-2013 pelo financiamento das atividades 1, 2 e 3 foi repercutida nas companhias aéreas e nos terceiros prestadores de serviços. As companhias aéreas receberam financiamento para as atividades 1 e 2 e foram selecionadas com base na «proposta comercial mais atrativa»⁽⁴⁸⁾. Os terceiros prestadores de serviços incumbidos das medidas de *marketing*, tais como agências de publicidade ou de turismo, receberam financiamento a título da atividade 3.
- (91) O quadro 7 resume os fluxos financeiros dos operadores aeroportuários para as companhias aéreas e os terceiros prestadores de serviços com vista ao financiamento das atividades 1, 2 e 3.

Quadro 7

Fluxos financeiros dos operadores aeroportuários para as companhias aéreas e os terceiros prestadores de serviços com vista ao financiamento das atividades 1, 2 e 3

SOGEAAL — ALGHERO

(EUR)

Período de atividade de referência	Financiamento das atividades		
	Atividades 1 e 2	Atividade 3	Total (A)
2010	[...]	[...]	8 517 963
2011	[...]	[...]	9 041 162
2012	[...]	[...]	9 062 413
2013	[...]	[...]	8 895 449
Total	[...]	[...]	35 516 987 (100 %)

SOGAER — CAGLIARI

(EUR)

Período de atividade de referência	Financiamento das atividades		
	Atividades 1 e 2	Atividade 3	Total (A)
2010	[...]	[...]	4 657 311
2011	[...]	[...]	4 977 946
2012	[...]	[...]	4 869 410
2013	[...]	[...]	4 946 576
Total	[...]	[...]	19 451 243 (100 %)

⁽⁴⁸⁾ Ver considerando 47: não obstante o quadro jurídico da Sardenha ter previsto a realização de concursos, nenhum concurso foi organizado para selecionar as companhias aéreas.

GEASAR — OLBIA

(EUR)

Período de atividade de referência	Financiamento das atividades		
	Atividades 1 e 2	Atividade 3	Total (A)
2010	[...]	[...]	3 972 223
2011	[...]	[...] ⁽¹⁾	2 945 500
2012	[...]	[...]	3 029 160
2013	[...]	[...]	3 795 935
Total	[...]	[...]	13 742 818 (100 %)

(1) Na sua comunicação de 11 de setembro de 2015, a Itália declara um montante de [...] EUR para o financiamento da atividade 3 em 2011. Na sua comunicação de 16 de dezembro de 2015 (relatório da Deloitte Financial Advisory S.r.l.), a Itália refere o montante de [...] EUR, em vez de [...] EUR, sem apresentar qualquer justificação para essa diferença

- (92) O quadro 8 resume os pagamentos efetuados pelos operadores aeroportuários às companhias aéreas com vista ao financiamento das atividades 1 e 2.

Quadro 8

Fluxos financeiros dos operadores aeroportuários para as companhias aéreas com vista ao financiamento das atividades 1 e 2

SOGEAAL — ALGHERO

(EUR)

	2010	2011	2012	2013	Total
Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
AMS	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
easyJet	—	—	[...]	[...]	[...]
Volotea	—	—	—	[...]	[...]
Alitalia	[...]	—	—	—	[...]
Meridiana	[...]	—	[...]	—	[...]
Wizzair	—	—	[...]	[...]	[...]
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	35 221 513

SOGAER — CAGLIARI

(EUR)

	2010	2011	2012	2013	Total
Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
AMS	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
easyJet	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Germanwings	—	—	[...]	—	[...]
Tourparade	—	—	[...]	—	[...]

(EUR)

	2010	2011	2012	2013	Total
Air Berlin	—	—	—	[...]	[...]
Vueling	—	—	—	[...]	[...]
Volotea	—	—	[...]	[...]	[...]
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	19 018 170

GEASAR — OLBIA

(EUR)

	2010	2011	2012	2013	Total
Meridiana Fly	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Air Italy	[...]	[...]	—	—	[...]
Air Berlin	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
easyJet	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Norwegian	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Jet2.com	—	[...]	[...]	[...]	[...]
NIKI	—	—	[...]	—	[...]
Vueling	—	—	—	[...]	[...]
Air Baltic	—	—	—	[...]	[...]
Volotea	—	—	[...]	[...]	[...]
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	12 683 623

2.8.3. CONCLUSÃO

- (93) Tal como é indicado no quadro 6, o financiamento concedido pela Região foi totalmente transferido para os operadores aeroportuários, que ainda disponibilizaram mais financiamento do que aquele que receberam da Região, tendo em vista a execução das atividades 1, 2 e 3 previstas nos respetivos planos de atividades. A diferença entre o financiamento efetivamente fornecido para a execução das atividades 1, 2, 3 (coluna B do quadro 9) e o montante efetivamente recebido da Região pelos operadores aeroportuários para realizarem essas atividades (coluna C do quadro 9) ascende a 12 733 760 EUR).

Quadro 9

Comparação entre o financiamento concedido pela Região e os montantes financiados pelos operadores aeroportuários com vista à execução das três atividades previstas na Lei n.º 10/2010

(EUR)

	Contribuição estabelecida pela Região (A)	Montante total financiado pelos aeroportos para as três atividades (B)	Diferença (A) — (B)	Montante líquido efetivamente recebido da Região pelos operadores aeroportuários (C)	Diferença (B) — (C)
Alghero	35 516 988	35 516 987	1	33 028 346	2 488 641
Cagliari	19 250 617	19 451 243	– 200 625	13 607 197	5 844 045

(EUR)

	Contribuição estabelecida pela Região (A)	Montante total financiado pelos aeroportos para as três atividades (B)	Diferença (A) — (B)	Montante líquido efetivamente recebido da Região pelos operadores aeroportuários (C)	Diferença (B) — (C)
Olbia	13 742 651	13 742 818	- 167	9 341 744	4 401 074
TOTAL	68 510 256	68 711 048	- 200 792	55 977 287	12 733 760

(94) Além disso, no que respeita às companhias aéreas, tal como indicado no quadro 8, o financiamento que lhes foi concedido pela Região através dos operadores aeroportuários para as atividades 1 e 2 foi repercutido nas companhias seguintes:

- 1) Ryanair
- 2) AMS
- 3) Meridiana Fly
- 4) Air Italy
- 5) Air Berlin
- 6) easyJet
- 7) Norwegian
- 8) Jet2.com
- 9) NIKI
- 10) Vueling
- 11) Air Baltic
- 12) Volotea
- 13) Tourparade
- 14) Alitalia
- 15) Wizzair
- 16) Germanwings

3. RAZÕES PARA DAR INÍCIO AO PROCEDIMENTO E À AVALIAÇÃO INICIAL PELA COMISSÃO

- (95) De acordo com a decisão de início do procedimento, o âmbito do procedimento formal de investigação abrange as seguintes atividades:
- a) Compensação financeira da Região aos três operadores aeroportuários (SOGEAAL, GEASAR e SOGAER) durante o período de 2010-2013 pelo financiamento das atividades 1, 2 e 3;
 - b) Compensações financeiras disponibilizadas pelos três operadores aeroportuários às companhias aéreas pelo financiamento das atividades 1 e 2 durante o período de 2010-2013 ⁽⁴⁹⁾.
- (96) A decisão de início do procedimento observou que, uma vez que a Comissão estava a investigar um eventual auxílio ilegal concedido pelo operador do aeroporto de Alghero no Processo SA.23098 ⁽⁵⁰⁾, o presente caso só abrange as medidas que não estão a ser apreciadas nesse processo ⁽⁵¹⁾.

⁽⁴⁹⁾ O âmbito da decisão de início do procedimento não incluía o eventual auxílio concedido pelos operadores aeroportuários a outros prestadores que não as companhias aéreas a título da atividade 3. Por conseguinte, a Comissão não pode tomar posição sobre este aspeto.

⁽⁵⁰⁾ Decisão (UE) 2015/1584 da Comissão, de 1 de outubro de 2014, relativa ao Auxílio estatal SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) concedido pela Itália à Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. e a várias transportadoras aéreas que operam no aeroporto de Alghero (JO L 250 de 25.9.2015, p. 38).

⁽⁵¹⁾ Ver considerandos 48-52.

- (97) No que diz respeito à compensação financeira atribuída pela Região aos três operadores aeroportuários, a Comissão chegou à conclusão preliminar de que a compensação concedida aos aeroportos da Sardenha constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado e de que a Itália não respeitou a cláusula suspensiva prevista no artigo 108.º, n.º 3, do Tratado relativamente a essa compensação.
- (98) A Comissão manifestou dúvidas quanto à compatibilidade do regime de compensação dos operadores aeroportuários com o mercado interno. Em particular, a Comissão chegou à conclusão preliminar de que a compensação em causa não podia ser considerada uma compensação de serviço público por um verdadeiro SIEG confiado aos operadores aeroportuários.
- (99) Quanto à compensação financeira disponibilizada pelos três operadores aeroportuários às companhias aéreas a título do financiamento das atividades 1 e 2, a Comissão considerou que ela podia implicar um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado e ser considerada ilegal nos termos do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado, visto ter sido aparentemente concedida aos beneficiários em violação da cláusula suspensiva. A Comissão considerou, designadamente, que a Região exercia controlo sobre os recursos em análise e que estes tinham sido claramente autorizados no orçamento regional para a finalidade específica de, entre outros aspetos, subvencionar rotas de transporte aéreo de e para os aeroportos. Por conseguinte, a Comissão considerou que as transferências dos operadores aeroportuários para as companhias aéreas eram imputáveis ao Estado e envolveram recursos estatais. A Comissão considerou igualmente que o financiamento recebido pelas companhias aéreas reduz os custos que, de outro modo, estas teriam de suportar com os seus próprios recursos se realizassem o mesmo programa de voos, e concluiu que existiu uma vantagem económica para as companhias aéreas.
- (100) Além disso, a Comissão manifestou dúvidas quanto à possibilidade de a compensação financeira paga às companhias aéreas que operam nos aeroportos de Alghero, Cagliari e Olbia poder ser considerada compatível com o mercado interno, em conformidade com o artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado. A Comissão tinha dúvidas, nomeadamente, sobre a compatibilidade com a Decisão SIEG de 2011⁽⁵²⁾, em conjugação com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, o quadro SIEG de 2011⁽⁵³⁾, em conjugação com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, e as Orientações relativas à aviação de 2005.

4. OBSERVAÇÕES DA ITÁLIA SOBRE A DECISÃO DE INÍCIO DO PROCEDIMENTO

4.1. A LEI N.º 10/2010

- (101) A Itália justifica a intervenção financeira baseada na Lei n.º 10/2010, no período de 2010-2013, com o desenvolvimento do transporte aéreo entre a Sardenha e destinos domésticos e europeus, a fim de atingir o objetivo de aumentar os fluxos turísticos, principalmente fora da época de verão, o qual tem grande importância para a economia da Sardenha.
- (102) A lei atribui aos operadores aeroportuários uma responsabilidade específica pelo cumprimento do seu objetivo e pela definição das respetivas condições e critérios. Designadamente, os operadores aeroportuários devem elaborar «planos de atividades» sujeitos à aprovação da Região, que especifiquem as ações a empreender para reduzir a sazonalidade e aumentar o transporte aéreo. Esses «planos de atividade» incluem um plano financeiro, que apresente os resultados esperados e os recursos financeiros necessários para atingir o objetivo.
- (103) Os planos de atividades devem respeitar as seguintes condições:
- a) As rotas abrangidas pelo plano devem ser diferentes das já abrangidas por compensações de serviço público,
 - b) Tem de se prever uma promoção adequada da ilha, em caso de abertura de novas rotas ou de aumento do período operacional dos voos.
- (104) Quando os recursos financeiros necessários excederem o orçamento da Região, devem afetar-se os fundos requeridos de acordo com os critérios definidos na Decisão n.º 29/36 da Sardenha, de 29 de julho de 2010⁽⁵⁴⁾ (prioridade às rotas internacionais, ligação a aeroportos centrais importantes, redução da sazonalidade, maior frequência dos voos, etc.).

⁽⁵²⁾ Decisão 2012/21/UE da Comissão, de 20 de dezembro de 2011, relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (JO L 7 de 11.1.2012, p. 3).

⁽⁵³⁾ Comunicação da Comissão relativa a um Enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público (2011) (JO C 8 de 11.1.2012, p. 15).

⁽⁵⁴⁾ Ver nota 4.

- (105) A Lei n.º 10/2010 prevê três categorias de atividades a financiar pela Região, tal como foi referido no considerando 44 e seguintes.
- (106) As várias atividades preparadas pelos operadores aeroportuários são descritas em pormenor nos planos de atividades de cada aeroporto, tendo a Itália fornecido à Comissão vários quadros que resumem as atividades realizadas e o respetivo financiamento regional. A Itália alega que as atividades tiveram consequências positivas para a Região, uma vez que no período em causa houve um aumento do tráfego aéreo e dos fluxos de passageiros correspondentes.
- (107) A Itália especifica que os principais beneficiários do financiamento regional ao abrigo da Lei n.º 10/2010 são as companhias aéreas: na verdade, a dita lei prevê o financiamento, através dos aeroportos da Sardenha, das companhias aéreas dispostas a abrir ou a aumentar as novas rotas, bem como a redução do carácter sazonal das rotas existentes no período de 2010-2013.

4.2. ADIANTAMENTOS FINANCEIROS

- (108) A Lei regional de 30 de junho de 2011, n.º 12 ⁽⁵⁵⁾, dispõe que os adiantamentos financeiros previstos pela Lei n.º 10/2010 devem produzir juros. Para o efeito, em 9 de agosto de 2011 ⁽⁵⁶⁾, a Região confiou à SFIRS a criação e a gestão de um fundo regional destinado a gerir esses adiantamentos.
- (109) A Itália alega que os adiantamentos são empréstimos concedidos em condições de mercado: de acordo com as regras do fundo, os empréstimos financeiros vencem um juro à taxa Euribor 6M, acrescida de uma margem financeira de 2 % para 2010 e de uma margem financeira de 1,50 % para 2011 e 2012. Os operadores aeroportuários têm ainda de pagar uma comissão de gestão de 1 % do adiantamento financeiro para 2010 e de 0,5 % para 2011. A Itália considera que as condições de mercado dos adiantamentos financeiros devem ser avaliadas com base no Indicador Sintético de Custo (ISC) ⁽⁵⁷⁾, que tem em conta todos os custos associados aos empréstimos a cobrar ao aeroporto. A Itália facultou à Comissão um quadro com dados pormenorizados do ISC para cada adiantamento financeiro concedido. O ISC relativo ao adiantamento financeiro à SOGAER é superior ao dos outros adiantamentos, e também às condições de mercado, porque o adiantamento foi concedido em setembro de 2012 e o cálculo do ISC abrange todo o ano de 2012.
- (110) A Itália forneceu as informações apresentadas no quadro 10 sobre os adiantamentos financeiros concedidos aos três operadores aeroportuários para os anos de 2010 e 2011 e conclui que tais adiantamentos foram concedidos em condições financeiras consentâneas com as de operações semelhantes realizadas no mercado. A Itália especifica que, relativamente a 2010 e 2011, os empréstimos se destinaram a compensar os operadores aeroportuários pelos montantes que já tinham transferido para as companhias aéreas a título da execução das atividades 1 e 2.

Quadro 10

Adiantamentos financeiros concedidos aos três operadores aeroportuários para 2010 e 2011

Anticipazioni annualità 2010							
Società di gestione	sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SPA	Alghero	[...]	1/7/2011	[...]	[...]	[...]	[...]
SOGAER SPA	Cagliari	[...]	25/9/2012	[...]	[...]	[...]	[...]
GEASAR SPA	Olbia	[...]	27/9/2011	[...]	[...]	[...]	[...]
Anticipazioni annualità 2011							
Società di gestione	sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SPA	Alghero	[...]	2/1/2012	[...]	[...]	[...]	[...]
SOGAER SPA	Cagliari	[...]	5/7/2012	[...]	[...]	[...]	[...]
GEASAR SPA	Olbia	[...]	20/7/2012	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁵⁵⁾ Ver nota 8.

⁽⁵⁶⁾ Atto di affidamento a SFIRS, rep. 15 del 9 de agosto de 2011.

⁽⁵⁷⁾ ISC — *Indicatore Sintetico di Costo*.

4.3. OUTRAS INFORMAÇÕES

- (111) A Itália salienta que o Decreto regional n.º 122/347, de 17 de maio de 2010 ⁽⁵⁸⁾ é o instrumento administrativo que permite que os fundos afetados pela Lei n.º 10/2010 sejam efetivamente registados no orçamento regional.
- (112) A Itália especifica que, embora a Lei n.º 10/2010 se refira a todos os aeroportos da Sardenha, os operadores aeroportuários que estavam interessados em beneficiar das atividades são os operadores dos aeroportos de Alghero, Olbia e Cagliari. Em 22 de setembro de 2010, o operador do aeroporto de Oristano apresentou um plano de atividades e a Região aprovou um financiamento de 300 000 EUR para 2010. No entanto, o operador aeroportuário de Oristano foi liquidado em maio de 2011 e o aeroporto encontra-se atualmente encerrado.
- (113) A Itália forneceu à Comissão quadros que resumem as atividades empreendidas e o respetivo financiamento regional, bem como os contratos celebrados entre a SFIRS e os operadores aeroportuários.
- (114) A Itália alega ⁽⁵⁹⁾ que a intervenção do Estado era necessária porque os aeroportos não teriam conseguido suportar os custos de financiamento das atividades previstas na Lei n.º 10/2010. Os três operadores aeroportuários não teriam podido executar e financiar tais atividades nem com os seus recursos próprios nem através de financiamento bancário.
- a) Aeroporto de Cagliari: o desempenho económico da empresa foi negativo no período de 2007-2009 e, não obstante um EBITDA ⁽⁶⁰⁾ positivo, a atividade empresarial não cobriu os custos de depreciação, o que levou a um EBIT negativo ⁽⁶¹⁾. A empresa era na altura afetada por um desequilíbrio económico e financeiro constante, que prejudicava a sua qualidade creditícia. Em 2008, foi necessário um aumento de capital de 4,4 milhões de EUR para cobrir as perdas acumuladas. Devido a esta situação financeira difícil, o operador aeroportuário não conseguia cobrir os custos da execução das atividades previstas na Lei n.º 10/2010 com os seus recursos próprios. Também não estava em condições de obter financiamento externo adicional junto de instituições financeiras, que não poderia reembolsar por não gerar fluxos de caixa suficientes. No período de 2010-2013, a margem operacional do operador aeroportuário diminuiu ligeiramente, 40 % em termos do EBIT, e o relatório financeiro anual de 2013 revela a subcapitalização da empresa e uma situação financeira que se tornaria crítica se a Região não tivesse pago o financiamento previsto para 2014 ⁽⁶²⁾.
- b) Aeroporto de Alghero: o período de 2007-2009 revelou dificuldades económicas e financeiras graves, com um resultado líquido negativo superior aos capitais próprios, razão que levou a uma recapitalização da empresa em 2009. O sistema de adiantamentos financeiros gerido pela Região visava apoiar principalmente a SOGEAAL, para que as atividades previstas na Lei n.º 10/2010 fossem executadas sem impor encargos adicionais à empresa. O EBITDA do aeroporto só foi positivo em 2007 e o seu EBIT foi negativo ao longo de todo o período, tendo atingido o nível mais baixo em 2009, com - 11,3 milhões de EUR. Os capitais próprios tinham vindo a diminuir continuamente durante o período em causa, chegando a um montante negativo de - 4,8 milhões de EUR em 2009. Por conseguinte, a empresa não estava em condições de financiar as atividades em questão com os seus recursos próprios, nem de continuar a recorrer a financiamento bancário externo para reembolsar a potencial dívida contraída. No período de 2010-2013, a margem operacional foi continuamente negativa em termos de EBIT, que desceu de - 3,6 milhões de EUR em 2010 para - 1,5 milhões de EUR em 2013. A estrutura do capital deteriorou-se neste período, uma vez que os capitais próprios diminuíram mais de 50 %, atingindo um nível de 2,4 milhões de EUR em 2013 para um total de ativos de 41,9 milhões de EUR ⁽⁶³⁾.
- c) Aeroporto de Olbia: ao longo do período de 2007-2009, o operador aeroportuário registou um abrandamento económico significativo principalmente ligado à redução do número de passageiros. O EBITDA diminuiu 22,8 % e o EBIT 41,3 % ao longo do período. Apesar dos resultados líquidos positivos, a empresa não gerou fluxos de caixa líquidos positivos devido a um aumento do capital de exploração e a um programa de investimento substancial no período de 2007-2009 (13,2 milhões de EUR). O endividamento global aumentou 2 milhões de EUR nesse período e uma dívida adicional junto de instituições financeiras era muito

⁽⁵⁸⁾ Ver nota 3.

⁽⁵⁹⁾ A Itália facultou à Comissão três relatórios que apresentam uma análise económica e financeira dos aeroportos no que se refere às medidas previstas pela Lei n.º 10/2010. A Comissão baseia a sua análise nesses relatórios.

⁽⁶⁰⁾ Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortisation (resultados antes de juros, impostos, depreciação e amortização).

⁽⁶¹⁾ Earnings before interest and taxes (resultados antes de juros e impostos).

⁽⁶²⁾ Fonte: Relatórios financeiros anuais da SOGAER para o período de 2010-2013.

⁽⁶³⁾ Fonte: Relatórios financeiros anuais da SOGEAAL para o período de 2010-2013.

improvável, visto que poderia comprometer o equilíbrio financeiro da empresa ⁽⁶⁴⁾. Além disso, a situação financeira do operador aeroportuário impedia-o de financiar as atividades com os seus recursos próprios, pois os fluxos de caixa gerados não eram suficientes para cobrir os investimentos em capital de exploração e ativos fixos. Uma terceira opção poderia ter sido um aumento de capital pelos acionistas, a fim de garantir a liquidez necessária para financiar as três atividades previstas na Lei n.º 10/2010. Para avaliar se esta teria sido uma opção válida, o investimento necessário foi apreciado do ponto de vista de um investidor numa economia de mercado. A análise realizada pela GEASAR ⁽⁶⁵⁾, com base numa metodologia normalizada de avaliação da rentabilidade de um investimento, revela que o valor atual líquido (VAL) e a taxa interna de rentabilidade (TIR) calculados em relação aos acordos celebrados entre o operador aeroportuário e as companhias aéreas eram negativos, o que exclui qualquer interesse num eventual aumento do capital pelos acionistas. No período de 2010-2013 verificou-se uma relativa estagnação em termos do EBITDA, num nível de 5,9 milhões de EUR. Embora a margem do EBIT e o resultado líquido tenham melhorado ligeiramente durante esse período, a empresa continuou a ter dificuldade em gerar fluxos de caixa líquidos positivos devido ao aumento do capital de exploração e dos investimentos ⁽⁶⁶⁾.

5. OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

5.1. OBSERVAÇÕES DA RYANAIR

5.1.1. OBSERVAÇÕES SOBRE A DECISÃO DE INÍCIO DO PROCEDIMENTO

5.1.1.1. *Considerações gerais*

- (115) A Ryanair lembra que só efetua voos para os aeroportos de Alghero e Cagliari, e não para outros aeroportos da Sardenha. A empresa sublinha que o seu direito a apresentar observações é prejudicado pela ausência de uma descrição razoavelmente pormenorizada do alegado auxílio à Ryanair, em especial no que diz respeito ao aeroporto de Cagliari. A AMS e a Ryanair não estão, conseqüentemente, em condições de apresentar observações que abordem cabalmente os acordos celebrados entre a Ryanair, a AMS e o aeroporto de Cagliari.
- (116) A Ryanair encomendou a uma empresa de consultoria a elaboração de uma análise comparativa pormenorizada, baseada no PIEM ⁽⁶⁷⁾, que demonstre que as taxas pagas pela Ryanair no aeroporto de Cagliari estão ao mesmo nível, ou mesmo acima, das que a companhia aérea paga em aeroportos privados ou público-privados comparáveis e satisfazem, por conseguinte, o princípio do investidor numa economia de mercado.
- (117) A Ryanair alega que não tinham conhecimento da existência da Lei regional n.º 10/2010 da Sardenha quando celebraram acordos com os aeroportos de Cagliari e Alghero. Alega ainda que a AMS negociou com os operadores aeroportuários numa base comercial, tomando como referência os termos aplicáveis em aeroportos comparáveis de toda a Europa (no caso da Ryanair) e tendo em conta a tabela tarifária da AMS então em vigor (no caso da AMS).
- (118) A Ryanair afirma que os aeroportos da Sardenha foram os beneficiários diretos do alegado auxílio, enquanto as companhias aéreas foram beneficiários indiretos. Consta que a Comissão presume que o auxílio foi concedido aos aeroportos de acordo com uma fórmula, mas na decisão de início do procedimento apenas se indicam os componentes dessa fórmula e não a fórmula propriamente dita. Esta falta de informação priva a Ryanair do seu direito de se pronunciar a esse respeito.
- (119) Além disso, mesmo que os aeroportos tenham recebido auxílio, a Comissão não pode concluir simplesmente que este foi repercutido nas companhias aéreas, sem quaisquer provas específicas que sustentem essa suposição. A Ryanair especifica que a Comissão não identificou qualquer elemento dos contratos entre o aeroporto de Cagliari e a Ryanair/AMS que pudesse ser considerado auxílio estatal.
- (120) Por último, a Ryanair contesta a utilização das Orientações relativas à aviação de 2005 na decisão de início do procedimento para determinar se foi concedido auxílio aos aeroportos. No seu entender, essas Orientações não constituem um quadro de referência fiável para apreciar o alegado auxílio estatal aos aeroportos e companhias aéreas de baixo custo.

⁽⁶⁴⁾ A esse propósito, a GEASAR faculta à Comissão uma simulação financeira baseada no pressuposto de que a empresa contraía uma nova dívida para financiar as medidas previstas na Lei n.º 10/2010, na qual se conclui que os principais indicadores financeiros da empresa iriam piorar.

⁽⁶⁵⁾ «Valutazione economica degli accordi tra GEASAR S.p.A. e i vettori aerei stipulati nell'ambito della legge regionale n.10/2010» — Deloitte Financial Advisory S.r.l. — 15/12/2015.

⁽⁶⁶⁾ Fonte: Relatórios financeiros anuais da GEASAR para o período de 2010-2013.

⁽⁶⁷⁾ Princípio do investidor privado numa economia de mercado.

5.1.1.2. *Acordos da Ryanair com os aeroportos*

- (121) Relativamente aos acordos com os aeroportos, a Ryanair sublinha que negocia com estes numa base verdadeiramente comercial, sendo por esse motivo que os resultados das negociações variam de aeroporto para aeroporto. Recorda que, ao apreciar os acordos da Ryanair com os aeroportos, a Comissão deve:
- a) Analisar todos os fatores pertinentes desses acordos, tomando em consideração as implicações das receitas não aeronáuticas e das externalidades de rede;
 - b) Ter em conta os aeroportos de comparação;
 - c) Atender à posição de mercado dos aeroportos regionais na Europa, que continuam a estar mais expostos à forte concorrência dos aeroportos vizinhos, embora quase não sejam concebidos e geridos numa base comercial;
 - d) Tomar em consideração o planeamento dos aeroportos a longo prazo: não basta aplicar aos aeroportos regionais um plano quinquenal normal;
 - e) Aplicar o sistema de tarifação único, tendo em conta as receitas aeroportuárias geradas tanto pelas atividades aeronáuticas como pelas não aeronáuticas;
 - f) Integrar as externalidades de rede: o facto de um aeroporto ter um maior número de utilizadores torna-o mais valioso para outros potenciais utilizadores e, por conseguinte, aumenta o seu valor global;
 - g) Ter em conta que os acordos da Ryanair com os aeroportos não são celebrados em regime de exclusividade: normalmente, os aeroportos sob investigação têm muita capacidade livre para acolherem outras companhias aéreas.
- (122) Ao avaliar as taxas que a Ryanair paga aos aeroportos pelos diversos serviços recebidos, importa tomar em consideração as suas necessidades significativamente inferiores às de outras companhias aéreas, devido ao seu modelo de negócios, bem como as substanciais receitas não aeronáuticas geradas pelos aeroportos graças à Ryanair.

5.1.1.3. *Acordos de marketing*

- (123) A Ryanair reitera que os acordos de *marketing* entre a AMS e os aeroportos são negociados e celebrados separadamente dos acordos que a Ryanair estabelece com os mesmos aeroportos. A Ryanair e a AMS especificam, em particular, que não existe qualquer vantagem para a AMS, uma vez que esta celebra acordos de *marketing* com aeroportos públicos e privados. As entidades públicas e privadas concorrem, por conseguinte, pelo limitado espaço para publicidade disponível no sítio Ryanair.com. A AMS não beneficia, assim, de qualquer vantagem para efeitos da legislação relativa aos auxílios estatais, visto que o princípio do investidor numa economia de mercado é satisfeito através da celebração desses acordos.
- (124) A Ryanair alega ainda que a Comissão não apresentou qualquer fundamento jurídico ou factual para questionar a lógica comercial da decisão tomada pelos operadores dos aeroportos de Alghero e Cagliari de fazerem publicidade no sítio Ryanair.com, numa situação em que a AMS presta os seus serviços a preços de mercado. Consequentemente, a AMS não está em condições de exercer o seu direito de defesa.
- (125) A Ryanair apresentou também mais dois estudos sobre a evolução da tendência das receitas aeroportuárias. Ao longo dos anos, os aeroportos aumentaram significativamente as suas receitas provenientes de serviços não aeronáuticos. Segundo a Ryanair, a publicidade no seu sítio *web* aumenta a percentagem de passageiros de chegada e, logo, as receitas não aeronáuticas.
- (126) A Ryanair afirma que fazer *marketing* e publicidade nos sítios *web* de todas as companhias aéreas se tornou prática corrente; sobretudo no caso das empresas aeroportuárias, que começaram a promover a sua marca na Internet principalmente através desses sítios.
- (127) A Ryanair especifica que a AMS não discrimina entre aeroportos, autoridades públicas e outros clientes não aeroportuários. Aeroportos privados ou controlados por privados e outras entidades do setor privado têm celebrado acordos com a AMS em termos semelhantes, não discriminatórios.

5.1.1.4. *Questões relativas aos auxílios estatais*

- (128) A Ryanair entende que nada nas medidas em apreço pode ser imputado ao Estado: a mera aprovação dos planos de atividades dos aeroportos pelas autoridades da Sardenha não é suficiente para imputar uma medida ao Estado.
- (129) A Ryanair sublinha que a própria seleção das companhias aéreas com base em propostas comerciais — apresentadas aos operadores aeroportuários na sequência da publicação de anúncios nos respetivos sítios *web* — constitui um processo de concurso. Além disso, não há necessidade de concurso quando o acordo entre o aeroporto e a companhia aérea satisfaz o princípio do investidor numa economia de mercado e não há qualquer SIEG/OSP aplicável à companhia aérea, como acontece neste caso.
- (130) A Ryanair também levanta dúvidas sobre os critérios de seleção contestados pela Comissão, uma vez que qualquer companhia aérea que quisesse celebrar um acordo com o aeroporto de Alghero ou de Cagliari teria podido fazê-lo.
- (131) A Ryanair conclui afirmando que a situação existente na Sardenha se deve à inadequação das regras aplicáveis às rotas sujeitas a obrigações de serviço público nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e à forma como essas regras são aplicadas pelas autoridades italianas. Em consequência, os aeroportos italianos estão confrontados com as seguintes opções: (i) servir rotas com obrigações de serviço público exploradas por companhias aéreas tradicionais, que utilizam aeronaves pequenas e transportam um número reduzido número de passageiros à custa de subsídios elevados (que ainda assim não seriam suficientes para os bilhetes poderem ser vendidos a preços baixos); ou (ii) estabelecer relações comerciais com transportadoras de baixo custo, com garantias quanto aos volumes de passageiros, a utilização de aeronaves grandes, o transporte de grande número de passageiros de cada vez, sem subsídios e bilhetes a preços baixos. Perante tal escolha, qualquer investidor numa economia de mercado teria escolhido a segunda opção.
- (132) À luz dessas observações, a Ryanair conclui que nem ela própria nem a AMS beneficiaram de qualquer auxílio estatal e que os aeroportos da Sardenha agiram em conformidade com o princípio do investidor numa economia de mercado.

5.1.2. AVALIAÇÃO ECONÓMICA DO PRINCÍPIO DO INVESTIDOR NUMA ECONOMIA DE MERCADO RELATIVAMENTE AO AEROPORTO INTERNACIONAL DE CAGLIARI ⁽⁶⁸⁾

- (133) A Ryanair incumbiu uma empresa de consultoria de elaborar uma análise comparativa pormenorizada, baseada no princípio do investidor numa economia de mercado (PIEM), que demonstrasse que as taxas pagas pela Ryanair no aeroporto de Cagliari estão ao mesmo nível, ou mesmo acima, das que a companhia aérea paga em aeroportos privados ou público-privados comparáveis e satisfazem, portanto, esse princípio. A empresa de consultoria a atuar em nome da Ryanair enviou a versão integral confidencial desse relatório diretamente à Comissão.
- (134) A análise revela que o nível global das taxas pagas pela Ryanair no aeroporto de Cagliari é, em média, superior ao nível comparável das taxas pagas pela companhia aérea no mesmo período nos aeroportos de comparação. Concretamente, a taxa média paga pela Ryanair no aeroporto de Cagliari é 2,3 a 2,4 vezes superior à que a Ryanair paga nesses aeroportos, tanto por passageiro como por escala, no período entre 2006/2007 e 2012/2013.
- (135) O estudo concluiu que os diversos acordos considerados no procedimento eram compatíveis com um nível de taxas que um investidor proprietário de aeroportos numa economia de mercado teria oferecido à Ryanair em circunstâncias semelhantes.

5.1.3. DEFINIÇÃO DO VALOR DE REFERÊNCIA DO MERCADO NA ANÁLISE COMPARATIVA À LUZ DOS CRITÉRIOS DO PIEM ⁽⁶⁹⁾

- (136) A empresa de consultoria a atuar em nome da Ryanair considera que o método da Comissão, que só considera os aeroportos de comparação situados na mesma zona de influência que o aeroporto em análise, está errado.
- (137) Defende que os preços de referência do mercado obtidos dos aeroportos de comparação não são afetados pelos auxílios estatais concedidos aos aeroportos circundantes. Por conseguinte, considera possível calcular fiavelmente um valor de referência do mercado para os testes do investidor numa economia de mercado, dado que:
- a) As análises comparativas são amplamente utilizadas para testes relativos ao PIEM noutros domínios que não o dos auxílios estatais;

⁽⁶⁸⁾ Relatório da Oxera, de 28 de junho de 2013.

⁽⁶⁹⁾ *Ryanair State aid cases* [Processos relativos a auxílios estatais da Ryanair], nota redigida pela Oxera para a Ryanair, de 9 de abril de 2013.

- b) As empresas só influenciam reciprocamente as suas decisões em matéria de fixação de preços se os seus produtos forem substituíveis ou complementares entre si;
- c) Os aeroportos situados na mesma zona de influência não concorrem necessariamente entre si e os aeroportos de comparação citados nos relatórios apresentados enfrentam uma concorrência limitada por parte dos aeroportos detidos pelo Estado na sua zona de influência (< 1/3 dos aeroportos comerciais na zona de influência dos aeroportos de comparação são integralmente detidos pelo Estado e nenhum dos aeroportos na mesma zona de influência dos aeroportos de comparação foi objeto de preocupações constantes em matéria de auxílios estatais (até abril de 2013));
- d) Mesmo quando os aeroportos de comparação enfrentam a concorrência de aeroportos detidos pelo Estado na mesma zona de influência, há motivos para crer que o seu comportamento respeita o princípio do investidor numa economia de mercado (por exemplo, se o setor privado detiver uma participação importante ou se o aeroporto tiver uma gestão privada).
- e) Os aeroportos que respeitam o princípio do investidor numa economia de mercado não fixam preços inferiores ao custo marginal.

5.1.4. PRINCÍPIOS SUBJACENTES À ANÁLISE DE RENDIBILIDADE NA AVALIAÇÃO DOS CRITÉRIOS REFERENTES AO PRINCÍPIO DO INVESTIDOR NUMA ECONOMIA DE MERCADO ⁽⁷⁰⁾

- (138) A empresa de consultoria a atuar em nome da Ryanair alega que a sua análise de rendibilidade apresentada à Comissão obedece aos princípios que um investidor privado racional adotaria e reflete a abordagem revelada nos precedentes da Comissão. Na verdade, o valor final pode ser adaptado com base numa hipótese prudente sobre a probabilidade de uma renovação do acordo com a Ryanair, ou do estabelecimento de acordos semelhantes com outras companhias. A rendibilidade incremental dos acordos da Ryanair para os aeroportos deve ser avaliada com base em estimativas do valor atual líquido (VAL) ou da taxa interna de rendibilidade (TIR).

5.1.5. O DESENVOLVIMENTO DE UMA MARCA: POR QUE MOTIVO E COMO PEQUENAS MARCAS DEVEM INVESTIR EM MARKETING ⁽⁷¹⁾

- (139) O estudo visa determinar a lógica comercial subjacente às decisões dos aeroportos regionais de adquirir publicidade no sítio Ryanair.com à AMS.
- (140) Dada a existência de um grande número de aeroportos muito conhecidos e habitualmente utilizados, os concorrentes mais fracos devem ultrapassar o comportamento de consumo estático dos consumidores encontrando formas de transmitir coerentemente a mensagem associada à sua marca a um vasto público. Contudo, as formas tradicionais de comunicação comercial exigem despesas superiores aos recursos de que dispõem.
- (141) Pelo contrário, a publicidade através da AMS:
- i) Permite chegar a um público importante, constituído por consumidores que já estão a ponderar comprar uma viagem;
 - ii) Implica custos relativamente baixos (tabela tarifária às taxas comerciais da comunicação em linha);
 - iii) Permite a comunicação na fase da compra;
 - iv) Possibilita uma publicidade criativa.

5.1.6. OBSERVAÇÕES APRESENTADAS PELA RYANAIR EM 20 DE DEZEMBRO DE 2013

- (142) A Ryanair apresentou observações em 20 de dezembro de 2013, sobre os pagamentos à AMS, a filial de publicidade na Internet detida a 100 % pela Ryanair.
- (143) A Ryanair discorda que a Comissão avalie os pagamentos à AMS como custos para o aeroporto, dado que esta abordagem ignora o valor dos serviços da AMS para o aeroporto. Além disso, a Ryanair considera que a aquisição de serviços de *marketing* valiosos a preços de mercado devia ser analisada separadamente de um acordo contratual conexo entre o aeroporto e a companhia aérea para efeitos da análise do operador numa economia de mercado.
- (144) Para fundamentar a sua argumentação, a Ryanair apresenta uma análise de uma empresa de consultoria que atua em seu nome, na qual se comparam os preços praticados pela AMS aos preços propostos para serviços comparáveis por outros sítios *web* de viagens. A análise conclui que os preços praticados pela AMS se situavam no nível médio dos preços cobrados pelos sítios Internet de referência, ou abaixo deste.

⁽⁷⁰⁾ *Principles underlying profitability analysis for MEIP tests. Ryanair State aid cases* [Processos relativos a auxílios estatais da Ryanair], nota redigida pela Oxera para a Ryanair, de 9 de abril de 2013.

⁽⁷¹⁾ Estudo elaborado para a Ryanair pelo professor D.P. McLoughlin, 10 de abril de 2013.

- (145) No entender da Ryanair, esta conclusão demonstra que os preços da AMS estão em conformidade com os preços de mercado. A decisão tomada por um aeroporto público de adquirir os serviços da AMS está, por conseguinte, de acordo com o critério do operador numa economia de mercado.
- (146) A Ryanair solicita à Comissão que reconsidere a abordagem que adotou para a análise dos contratos da AMS. Considera que os acordos com a AMS devem ser analisados em separado dos acordos de serviços aeroportuários da Ryanair, sendo, por conseguinte, objeto de um teste do operador numa economia de mercado distinto. Caso a Comissão insista em incluir os acordos da AMS e os acordos de serviços aeroportuários da Ryanair numa avaliação conjunta do princípio do operador numa economia de mercado, o valor dos serviços da AMS para o aeroporto não deve, pelo menos, ser ignorado.
- (147) O relatório da empresa de consultoria que atua em nome da Ryanair, de 20 de dezembro de 2013, sobre os preços da AMS refere as conclusões extraídas em relatórios apresentados anteriormente pelas consultoras de *marketing* Mindshare (2004) e Zenobie Conseil (2011), bem como o relatório do Professor McLoughlin (2012), que descreve a importância da publicidade para as pequenas marcas. Esses relatórios confirmam que a Ryanair possui uma marca pan-europeia forte, que pode cobrar preços elevados pelos seus serviços de publicidade.
- (148) Na análise, as taxas da AMS foram comparadas aos preços da publicidade praticados por uma amostra de sítios *web* de referência no período de 2004-2005, quando a tabela tarifária da AMS foi inicialmente introduzida, e em 2013. Os resultados mostram que o sítio ryanair.com tem mais do dobro dos visitantes mensais do sítio *web* de viagens mais popular seguinte e que os visitantes são mais suscetíveis de efetuar outras transações de comércio eletrónico. Estas características únicas, em conjunto com um elevado reconhecimento da marca, permitem que a Ryanair cobre um preço mais elevado.
- (149) Em conclusão, relativamente a ambos os períodos e em todos os setores, verificou-se que as taxas da AMS eram inferiores ou se situavam no intervalo de preços cobrados pelos sítios *web* nos conjuntos de referência.
- (150) Em apoio da sua argumentação, a Ryanair apresentou dados sobre o tráfego para a sua página inicial relativa ao Reino Unido entre novembro de 2012 e novembro de 2013, e no período de 2009-2012, bem como dados sobre os serviços da AMS adquiridos por diversos aeroportos e os acordos da AMS com esses aeroportos.
- (151) O anexo B.4 das observações da Ryanair de 20 de dezembro de 2013 é constituído pelo Contrato da AMS de 27 de março de 2009. O contrato prevê, em particular, que «A *Airport Marketing Services* prestará um pacote de serviços de *marketing* no período de 29 de março de 2009-28 de março de 2010 no valor de 1 600 000,00 EUR. No período de 29 de março de 2010 até 28 de março de 2014, o valor dos serviços *Internet* ascenderá a 2 000 000,00 EUR e basear-se-á na atual tabela tarifária da *Airport Marketing Services*. [...]»

5.1.7. OBSERVAÇÕES APRESENTADAS PELA RYANAIR EM 17 DE JANEIRO DE 2014

- (152) A Ryanair apresentou um relatório elaborado por uma empresa de consultoria sobre os princípios que considera deverem ser aplicáveis a um teste de rendibilidade do operador numa economia de mercado que abranja tanto os acordos de serviços aeroportuários celebrados entre a Ryanair e os aeroportos como os acordos de *marketing* celebrados entre a AMS e os mesmos aeroportos. A Ryanair salienta que isso não põe em causa a sua posição de que os acordos da AMS e os acordos de serviços aeroportuários devem ser objeto de testes do operador numa economia de mercado distintos.
- (153) O relatório sustenta que, numa análise conjunta da rendibilidade, as receitas geradas pela AMS deviam ser incluídas nos rendimentos e as suas despesas imputadas aos custos. Para o efeito, o relatório propõe uma metodologia baseada nos fluxos de caixa, que prevê que as despesas relativas à AMS sejam tratadas como uma despesa de funcionamento suplementar.
- (154) O relatório afirma que as atividades de *marketing* contribuem para a criação e o reforço do valor da marca, o que pode gerar negócios e lucros durante a vigência dos contratos de *marketing* e após a sua cessação. A existência de um acordo com a Ryanair aumenta a probabilidade de atrair outras companhias aéreas para o aeroporto, aumentando o fluxo de operadores comerciais e as receitas não aeronáuticas do aeroporto. Se a Comissão procedesse a uma análise conjunta da rendibilidade, esses benefícios deveriam ser tidos em conta através do tratamento das despesas com a AMS como uma despesa incremental de exploração, sendo os lucros suplementares calculados após dedução dos pagamentos à AMS. Além disso, poderia incluir-se um valor final nos lucros suplementares previstos, a fim de ter em conta o valor gerado depois de o acordo expirar.

- (155) Em apoio desta abordagem, o relatório apresenta uma síntese dos resultados de estudos que demonstram como a publicidade pode aumentar o valor de uma marca e fidelizar a clientela. Nomeadamente, a publicidade no sítio ryanair.com aumenta a visibilidade da marca de um aeroporto. Especificamente, os aeroportos regionais de menor dimensão que pretendam aumentar a sua base de tráfego podem valorizar a sua marca mediante a celebração de acordos de publicidade com a AMS.
- (156) Por último, é alegado que a abordagem baseada no fluxo de caixa está conforme com as decisões da Comissão em matéria de concorrência sobre o que constitui ou não um auxílio estatal, nomeadamente o Processo BayernLB, em que a Comissão afirmou que utilizaria um modelo atualizado de avaliação dos dividendos para estimar os fluxos de caixa e atribuir seguidamente um valor final baseado no crescimento previsto dos dividendos, e o processo de compressão das margens relativo à Telefónica, em que a Comissão incorporou um valor final na sua análise da avaliação do fluxo de caixa atualizado.

5.1.8. RELATÓRIO DA OXERA DE 31 DE JANEIRO DE 2014: COMO DEVEM OS ACORDOS DA AMS SER TRATADOS NO ÂMBITO DA ANÁLISE DA RENDIBILIDADE COMO PARTE DO TESTE DO OPERADOR NUMA ECONOMIA DE MERCADO? APLICAÇÃO PRÁTICA

- (157) Em 31 de janeiro de 2014, a Ryanair apresentou uma comunicação sobre as investigações da Comissão relativas a auxílios estatais em que a companhia está atualmente envolvida. Com base em estudos encomendados a uma empresa de consultoria, a Ryanair aborda os aspetos práticos da incorporação da AMS numa análise conjunta AMS-CSA ⁽⁷²⁾ da rendibilidade ⁽⁷³⁾ e defende que, em princípio, segundo o seu entendimento da abordagem da Comissão, os acordos da AMS podem ser integradas numa tal análise.
- (158) A abordagem adotada tem em conta o potencial dos CSA e dos acordos da AMS para manter os benefícios de um aeroporto após o final previsto dos CSA.
- (159) A Ryanair alega que a sua presença num aeroporto pode atrair outros passageiros ou companhias aéreas para o utilizarem. A publicidade e a promoção resultantes dos acordos da AMS poderiam levar a um maior tráfego de passageiros da Ryanair e de outras companhias, após o termo previsto dos CSA com a Ryanair. Além disso, poderiam aumentar também as receitas não aeronáuticas do aeroporto. Na opinião da Ryanair, trata-se de um resultado intuitivo, uma vez que quase todas as empresas da economia investem em *marketing* para aumentar os lucros através da diferenciação dos produtos. Atendendo aos benefícios típicos do *marketing* e aos efeitos em rede associados ao crescimento nos aeroportos, seria, por conseguinte, incorreto presumir que as únicas receitas incrementais associadas ao *marketing* da AMS resultariam da utilização do aeroporto pelos passageiros da Ryanair durante a vigência dos CSA.

5.1.9. OBSERVAÇÕES APRESENTADAS PELA RYANAIR EM 12 DE SETEMBRO DE 2014

- (160) A Ryanair sublinha que o exame do acordo entre o aeroporto e a companhia aérea deve envolver uma análise baseada no princípio do operador numa economia de mercado, tal como é reconhecido pela secção 3.5 das Orientações relativas à aviação de 2014.
- (161) Além disso, a Ryanair alega que a «abordagem baseada na capacidade» para a imputação dos custos de investimento é juridicamente correta à luz do teste de rendibilidade *ex ante*, e também correta em termos económicos. Na verdade, a «abordagem habitual real» não reflete o facto de as análises de rendibilidade baseadas no princípio do operador numa economia de mercado terem de ser realizadas *ex ante*.

5.1.10. IMPUTAÇÃO DOS CUSTOS DE INVESTIMENTO ⁽⁷⁴⁾

- (162) O relatório da empresa de consultoria a atuar em nome da Ryanair realça o ponto 64 das novas orientações relativas à aviação e afirma que, na verdade, o novo terminal ou as novas instalações que serão hipoteticamente construídos não são necessários apenas para uma companhia aérea específica, podendo outras companhias beneficiar também da sua existência. Recorda que não é justo imputar 100 % dos custos a uma empresa, mesmo que seja a única que opera no aeroporto, ao passo que o cálculo dos custos com base na utilização da capacidade criada pelos investimentos poderia ser uma boa metodologia.

⁽⁷²⁾ Contratos de serviços aeroportuários.

⁽⁷³⁾ A análise conjunta AMS-CSA da rendibilidade incidiu sobre todos os aeroportos relativamente aos quais a empresa de consultoria conseguiu obter os dados necessários.

⁽⁷⁴⁾ Relatório da Oxera de 12 de setembro de 2014.

- (163) A Ryanair realça a importante diferença de medir a utilização em relação à capacidade e não à quota de tráfego. Aponta, a título de exemplo, o aeroporto de Angoulême, onde a Ryanair representava 95 % a 97 % do tráfego, mas apenas 25 % a 28 % da utilização da capacidade.
- (164) A empresa de consultoria, apresenta vários exemplos à Comissão, incluindo o processo Alghero ⁽⁷⁵⁾. Em 2004, foi aberto um novo terminal de passageiros no aeroporto de Alghero, que aumentou significativamente a capacidade de acolhimento de passageiros do aeroporto, de cerca de 0,8 milhões para 2,5 milhões. Este aumento da capacidade do terminal refletiu-se nos planos de negócios da SOGEAAL através de um maior número de rotações e de partidas de passageiros a partir de 2004.
- (165) Em conclusão, a comunicação alega que a forma adequada de imputar os custos de investimento é relacioná-los com a quota de capacidade prevista que um dado acordo com uma companhia aérea representa.

5.1.11. AVALIAÇÃO DO IMPACTO MAIS GERAL DOS ACORDOS COM A AMS NO TRÁFEGO AEROPORTUÁRIO ⁽⁷⁶⁾

- (166) A empresa de consultoria a atuar em nome da Ryanair examinou a rentabilidade incremental esperada dos acordos na perspetiva do aeroporto, analisando não só os custos dos pagamentos à AMS, mas também os seus benefícios, em termos da maior atratividade do aeroporto, e o potencial aumento tanto dos níveis de tráfego de passageiros não transportados pela Ryanair como dos níveis correspondentes das receitas não aeronáuticas.
- (167) A fim de demonstrar o impacto mais geral dos acordos com a AMS, a empresa de consultoria tratou o aeroporto de Alghero como um estudo de caso. Os resultados dessa análise revelam um efeito positivo para a SOGEAAL resultante dos acordos de *marketing* assinados com a AMS. O aeroporto beneficiou nomeadamente de (i) um possível aumento da sua atratividade para outras companhias aéreas, (ii) uma diminuição limitada do número de passageiros devido à crise financeira e (iii) uma audiência potencial da publicidade da AMS mais de 50 vezes superior à obtida por acordos semelhantes com a Alitalia.
- (168) Por último, o relatório alega que, na ausência de uma análise empírica do impacto da publicidade no sítio ryanair.com, é incorreto concluir que os únicos benefícios dessa publicidade consistem num aumento do tráfego da Ryanair e que os benefícios dos acordos com a AMS não persistem para além do termo dos acordos.

5.1.12. O PAPEL DA ANÁLISE COMPARATIVA NAS AVALIAÇÕES DO POEM ⁽⁷⁷⁾ ⁽⁷⁸⁾

- (169) A Ryanair alega que a Comissão não procedeu a qualquer avaliação da eficiência dos custos dos aeroportos quando realizou as análises da rentabilidade. Sublinha, por conseguinte, que a companhia aérea não está em condições de saber se é ou não esperado que o acordo seja rentável para o aeroporto.
- (170) A análise realizada pela empresa de consultoria a atuar em nome da Ryanair realça a importância de uma análise comparativa para compreender os custos reais de um aeroporto. Apresenta muitos exemplos da utilização da análise comparativa pela Comissão nos últimos anos e salienta que a própria Comissão afirma que a análise comparativa tem grande importância nas avaliações do princípio do operador numa economia de mercado.
- (171) Em conclusão, a Ryanair sugere que a análise comparativa seja utilizada pelo menos como verificação cruzada dos resultados da análise de rentabilidade.

5.1.13. AVALIAÇÕES ECONÓMICAS DO PRINCÍPIO DO OPERADOR NUMA ECONOMIA DE MERCADO: ANÁLISE COMPARATIVA INCLUINDO A AMS ⁽⁷⁹⁾

- (172) O estudo fornecido pela Ryanair demonstra que os resultados de 2012 e 2013 nos aeroportos de Lübeck e Cagliari não se alteram após a inclusão dos pagamentos à AMS na análise comparativa.

⁽⁷⁵⁾ Ver nota 52.

⁽⁷⁶⁾ Relatório da Oxera de 26 de setembro de 2014.

⁽⁷⁷⁾ Princípio de operador numa economia de mercado.

⁽⁷⁸⁾ Comunicação da Ryanair de 26 de janeiro de 2015.

⁽⁷⁹⁾ Comunicação da Ryanair de 27 de fevereiro de 2015.

- (173) Conclui que, no período em apreço (2007-2013), as taxas líquidas pagas pela Ryanair no aeroporto de Cagliari foram, em média, superiores às taxas médias cobradas nos aeroportos de comparação. Isto significa que um operador numa economia mercado teria provavelmente proposto acordos semelhantes à Ryanair. Em particular, alega que o resultado não é sensível ao tratamento dos pagamentos à AMS e resiste a vários controlos de sensibilidade.

5.1.14. AVALIAÇÃO ECONÓMICA DO PRINCÍPIO DO OPERADOR NUMA ECONOMIA DE MERCADO:
AEROPORTO DE CAGLIARI, ANÁLISE DA RENDIBILIDADE ⁽⁸⁰⁾

- (174) O estudo visa demonstrar, através de uma análise *ex ante*, que os acordos CSA de janeiro de 2007, dezembro de 2007 e dezembro de 2009 foram considerados rentáveis pela SOGAER SpA (operador do aeroporto Cagliari) e também teriam sido considerados rentáveis por qualquer outra sociedade gestora, em conformidade com as Orientações relativas à aviação de 2014.
- (175) Em especial, a análise da rendibilidade baseada no cálculo do VAL revela um resultado positivo do índice em relação a todo o período (2007 e 2009). Consequentemente, os acordos celebrados no aeroporto de Cagliari afiguram-se conformes com o mercado.
- (176) Os dados indicam que, em circunstâncias semelhantes, um operador do aeroporto de Cagliari numa economia de mercado teria considerado rentável que lhe propusessem acordos semelhantes aos celebrados entre a Ryanair e o aeroporto de Cagliari.

5.1.15. O IMPACTO DAS OPERAÇÕES DA RYANAIR NAS RECEITAS NÃO AERONÁUTICAS DOS
AEROPORTOS ⁽⁸¹⁾

- (177) A empresa de consultoria a atuar em nome da Ryanair considerou que o início das operações da Ryanair teve um impacto positivo significativo no nível das receitas não aeronáuticas por passageiro do aeroporto. Nesta base, o relatório afirma que a abordagem até à data utilizada na sua análise da rendibilidade à luz do princípio do operador numa economia de mercado, bem como na análise da Comissão ⁽⁸²⁾, era conservadora, visto não incluir este aumento das receitas do aeroporto.
- (178) O relatório procede a uma análise empírica de uma amostra de 57 aeroportos europeus que se pretende serem o mais semelhantes possível aos aeroportos avaliados na presente investigação. A análise conclui que o início das operações da Ryanair ⁽⁸³⁾ em 29 desses aeroportos levou a um aumento de cerca de 12,0–13,7 % nas receitas não aeronáuticas por passageiro que parte em termos reais (superior à inflação), sendo este efeito estatisticamente significativo. Este aumento deve-se provavelmente ao facto de os passageiros da Ryanair gastarem mais do que os das outras companhias aéreas, em parte devido aos limitados serviços de restauração prestados a bordo das transportadoras de baixo custo e também em resultado do início das operações da Ryanair, que levou ao desenvolvimento do terminal — por exemplo, atraindo mais estabelecimentos de venda a retalho.
- (179) O relatório também considera que este efeito se aplica às transportadoras de baixo custo de uma forma mais geral. Devido ao crescimento do setor das transportadoras de baixo custo com marcas fortes e responsáveis por níveis significativos do tráfego de passageiros, o início das operações de uma transportadora de baixo custo num aeroporto pode levar a um desenvolvimento significativo do aeroporto e, logo, ao aumento das receitas não aeronáuticas por passageiro. Com base na amostra de aeroportos considerada, constata-se que o início das operações das transportadoras tradicionais, pelo contrário, não tem um impacto significativo nas receitas não aeronáuticas por passageiro dos aeroportos.

⁽⁸⁰⁾ Relatório da Oxera, 2 de março de 2015.

⁽⁸¹⁾ Relatório da Oxera elaborado para a Ryanair, 4 de dezembro de 2015.

⁽⁸²⁾ A empresa de consultoria referiu a abordagem utilizada pela Comissão nas decisões relativas aos aeroportos de Pau e de Nîmes, em que a Comissão calculou as receitas não aeronáuticas esperadas por passageiro que parte com base nos dados observados no aeroporto antes da celebração dos acordos, com ajustamentos para refletir a inflação.

Decisão (UE) 2015/1227 da Comissão, de 23 de julho de 2014, relativa ao auxílio estatal SA.22614 (C 53/07) concedido pela França à Câmara de Comércio e Indústria de Pau-Béarn, à Ryanair, à Airport Marketing Services e à Transavia (JO L 201 de 30.7.2015, p. 109), nomeadamente o considerando 414.

Decisão (UE) 2016/633 da Comissão, de 23 de julho de 2014, relativa ao auxílio estatal SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) concedido pela França à Câmara de Comércio e Indústria de Nîmes-Uzès-Le Vigan, à Veolia Transport Aéroport de Nîmes, à Ryanair Limited e à Airport Marketing Services Limited (JO L 113 de 27.4.2016, p. 32), em especial o considerando 436.

⁽⁸³⁾ A empresa de consultoria considerou como início das operações da Ryanair o ano em que esta iniciou operações «significativas» num aeroporto, definido como o primeiro ano em que os passageiros da Ryanair com partida desse aeroporto excederam 50 % do número máximo total de passageiros transportados pela Ryanair durante um ano a partir do mesmo aeroporto, no período de 1994–2012.

- (180) De acordo com esse relatório, os resultados revelam a natureza conservadora da abordagem utilizada até à data tanto na sua análise da rentabilidade à luz do princípio do operador numa economia de mercado como na análise da Comissão. Estas análises não presumem qualquer crescimento acelerado das receitas não aeronáuticas dos aeroportos por passageiro e, conseqüentemente, não têm em conta os benefícios mais gerais das operações da Ryanair a partir dos aeroportos, limitando-se a atualizar as estimativas das receitas não aeronáuticas por passageiro que parte em função da taxa, muito mais baixa, da inflação. A empresa de consultoria considera, por conseguinte, que a sua análise do princípio do operador numa economia de mercado e a análise da Comissão subestimam a rentabilidade esperada dos acordos da Ryanair no aeroporto.

5.2. OBSERVAÇÕES DA EASYJET

5.2.1. OBSERVAÇÕES SOBRE A DECISÃO DE INÍCIO DO PROCEDIMENTO

5.2.1.1. As operações da easyJet na Sardenha

- (181) No período de 2010-2013, a easyJet operou a partir dos aeroportos de Cagliari e de Olbia.

O contrato com o aeroporto de Cagliari

- (182) O contrato com o operador do aeroporto de Cagliari foi celebrado em 14 de dezembro de 2010 e vigorou entre 29 de março de 2010 e 28 de março de 2013 ⁽⁸⁴⁾. O valor total desse contrato era de EUR [...]; o contrato prevê que o operador do aeroporto de Cagliari pague à easyJet [...] EUR no primeiro ano, [...] EUR no segundo e [...] EUR no terceiro.
- (183) O contrato com o aeroporto de Cagliari esclarece que, para estimular a economia da região e obter um retorno económico adequado, a Região decidiu aumentar os seus investimentos de *marketing* no setor do turismo e, por isso, concedeu aos operadores aeroportuários, numa base anual, um montante que deveriam gastar para esse efeito. A easyJet comprometeu-se a realizar atividades de *marketing*, explorar voos ponto-a-ponto e atingir os objetivos relativos aos passageiros estabelecidos no contrato.
- (184) O contrato inclui um plano trienal de negócios e para a comunicação social elaborado pela easyJet, bem como objetivos de passageiros a atingir pela companhia aérea. Em anexo ao contrato figura um estudo de impacto económico — encomendado a um consultor externo —, que avalia o retorno do investimento resultante das atividades de *marketing*.
- (185) O incumprimento pela easyJet do compromisso de explorar as rotas e frequências acordadas conferiria à SOGAER o direito de não lhe pagar o montante correspondente. A easyJet comprometeu-se a pagar à SOGAER todas as taxas aeroportuárias aplicáveis. O não pagamento das taxas acima mencionadas seria considerado uma violação das suas obrigações para com a SOGAER, que teria o direito de rescindir o contrato.
- (186) O artigo 5.º do contrato com o aeroporto de Cagliari especifica que a prestação de apoio financeiro depende da concessão dos respetivos fundos pela Região.

Contratos com o aeroporto de Olbia

- (187) O primeiro contrato com a GEASAR foi assinado em 17 de março de 2011 e abrangia o período de 28 de março de 2010 a 27 de março de 2011 (pagamento único de [...] EUR). O segundo contrato foi assinado em 25 de janeiro de 2012 e abrangia o período de 27 de março de 2011 a 30 de março de 2013 ⁽⁸⁵⁾ (até [...] EUR para a época de verão de 2011 — época de inverno de 2011/2012 e até [...] EUR para a época de verão de 2012 — época de inverno de 2012/2013). O último contrato com o aeroporto de Olbia foi assinado em 1 de março de 2013 e abrangia o período de 27 de março de 2013 a 30 de março de 2014 (até [...] EUR).
- (188) Os contratos não referem que os fundos públicos concedidos com vista ao desenvolvimento do transporte aéreo são provenientes da Região.

⁽⁸⁴⁾ O contrato de Cagliari diz respeito à exploração das seguintes rotas: Stansted, Genebra, Basileia e Schoenefeld.

⁽⁸⁵⁾ O contrato de Olbia diz respeito à exploração das seguintes rotas: Bristol, Basileia, Genebra, London Gatwick, Milano Malpensa, Schoenefeld, Lyon, Orly e Madrid-Barajas

- (189) A easyJet afirma que o contrato celebrado em 25 de janeiro de 2012 se destinava a aumentar as suas operações no aeroporto i) abrindo uma nova ligação entre Olbia e Madrid durante a época de verão de 2012, ii) aumentando a frequência semanal do transporte de e para Berlim durante a época de inverno de 2012/2013, e iii) desenvolvendo os fluxos de tráfego em trânsito, especialmente nos mercados internacionais, durante a época média e baixa. O objetivo do contrato era desenvolver um programa de *marketing* e publicidade com a participação financeira da GEASAR.
- (190) A easyJet elaborou um plano de negócios, examinado pela GEASAR, que apresentou o seu próprio plano de negócios com o propósito de verificar a viabilidade financeira do contrato. O operador aeroportuário verificou o valor do investimento com base nos resultados do seu próprio plano de negócios ⁽⁸⁶⁾.

5.2.1.2. *Elementos de auxílio estatal*

- (191) A fim de compreender se a medida em questão deve ser considerada auxílio estatal, a easyJet examina cada um dos critérios estabelecidos no artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

Recursos estatais

- (192) A easyJet afirma que, não obstante o contrato com a SOGAER referir especificamente a Lei regional n.º 10/2010 da Sardenha, ao abrigo da qual a Região concederia os fundos previstos ao operador aeroportuário, nada prova que os fundos recebidos pela easyJet da SOGAER e da GEASAR eram os mesmos que tinham sido diretamente concedidos pela Região aos operadores aeroportuários.
- (193) Em primeiro lugar, a easyJet alega que, por si só, a referência à lei regional no contrato que celebrou com a SOGAER não demonstra a existência de uma ligação direta entre os fundos regionais da Sardenha e a easyJet. Além disso, o facto de não se fazer tal referência no contrato celebrado com a GEASAR confirma que a Lei n.º 10/2010, mencionada no outro contrato, não era relevante na relação entre os operadores aeroportuários e a easyJet.
- (194) A companhia aérea considera que a Comissão deveria proceder a uma avaliação específica dos contratos da easyJet para verificar se os fundos que esta recebeu dos operadores aeroportuários eram efetivamente provenientes da Região, antes de chegar à conclusão de que a medida em causa constitui um auxílio estatal.

Distorções da concorrência no mercado interno

- (195) A easyJet afirma que a compensação recebida não é suficiente para afetar negativamente a concorrência. Tal deve-se a dois fatores principais: o montante relativamente baixo da compensação e a ausência de companhias aéreas que explorassem as mesmas rotas que constam dos contratos.
- (196) A easyJet é a única companhia que explora todas as rotas mencionadas no contrato com a SOGAER e quase todas as rotas mencionadas no contrato com a GEASAR. Os operadores aeroportuários convidaram outras companhias aéreas a explorar as mesmas rotas, através da publicação nos seus sítios *web* do convite para que as companhias fornecessem planos de negócios relativos à exploração das rotas de e para os aeroportos de Cagliari e Olbia, mas a easyJet foi a única que aproveitou essa oportunidade.
- (197) Uma vez que a easyJet é o único operador aéreo que explora as rotas em causa, nenhum concorrente pode ser prejudicado pelo alegado auxílio. Por conseguinte, no seu entender, não há qualquer distorção da concorrência.

Ausência de qualquer vantagem económica

- (198) A easyJet afirma que a medida não implica nenhuma vantagem económica a seu favor e baseia a sua argumentação no princípio do investidor privado.
- (199) A easyJet sustenta que a SOGAER e a GEASAR puderam avaliar antecipadamente a rentabilidade económica positiva dos contratos. A rentabilidade económica é baseado em dois fatores: i) a easyJet comprometeu-se

⁽⁸⁶⁾ Nenhum destes planos de negócios foi comunicado à Comissão.

a realizar as atividades de *marketing*, explorar os voos ponto-a-ponto e atingir os objetivos relativos aos passageiros previstos nos contratos; ii) a easyJet forneceu ao operador aeroportuário planos de negócios que abrangem o período dos contratos, bem como planos para a comunicação social, para que o operador aeroportuário pudesse verificar a rentabilidade; e iii) o operador aeroportuário confirmou a rentabilidade do investimento, resultantes das atividades de *marketing*.

- (200) No que diz respeito ao primeiro ponto, a easyJet esclarece que, tanto no contrato de Cagliari como no de Olbia, se comprometeu a explorar um programa mínimo de operações e frequências nas rotas em causa.
- (201) Quanto ao segundo ponto, os planos de negócios fornecidos pela easyJet descrevem a sua proposta em pormenor, para que os operadores aeroportuários pudessem avaliar a rentabilidade dos investimentos. A easyJet esclarece que, com base nas informações disponíveis na altura, ambos os operadores aeroportuários concluíram que os investimentos tinham uma rentabilidade económica significativa para os aeroportos.
- (202) A SOGAER baseou a sua decisão de trabalhar com a easyJet nos resultados de um estudo de impacto económico, certificado por um consultor externo, que verificou a rentabilidade do investimento e concluiu que este produziria muito provavelmente uma rentabilidade e um desenvolvimento económicos significativos para o aeroporto. A GEASAR declarou no contrato que tinha examinado o plano de negócios da easyJet, avaliado os pressupostos e os resultados esperados, e produzido o seu próprio plano de negócios, confirmando o interesse económico de trabalhar com a easyJet.
- (203) Os contratos com a SOGAER e a GEASAR aumentaram significativamente o número de passageiros nos aeroportos de Cagliari e Olbia, proporcionando desse modo receitas estáveis e crescentes tanto das atividades aeronáuticas como das não aeronáuticas.
- (204) A easyJet considera que os contratos com a SOGAER e a GEASAR se baseiam em condições puramente comerciais. Por conseguinte, a medida em apreço não pode ser considerada auxílio estatal em virtude do facto de a SOGAER e a GEASAR terem agido como investidores privados em busca de benefícios económicos.

5.2.1.3. *Conformidade com o teste Altmark e/ou com o artigo 106.º, n.º 2, do Tratado*

- (205) A easyJet afirma que a compensação que lhe foi concedida não constitui um auxílio estatal ilegal porque respeita os quatro critérios definidos pelo Tribunal de Justiça da União Europeia no acórdão *Altmark* ⁽⁸⁷⁾ para determinar se uma compensação de serviço público constitui um auxílio estatal.
- (206) A medida constitui uma compensação pelo compromisso de explorar rotas internacionais estratégicas especificamente identificadas, de e para os aeroportos de Cagliari e Olbia, e de prestar os serviços de *marketing* e publicidade com elas relacionados, nomeadamente durante a época baixa, não rentável. Além disso, o seu financiamento ao abrigo do regime está limitado a uma compensação (parcial) dos custos realmente suportados pela easyJet no cumprimento da sua missão de serviço público, e visa permitir que a companhia obtenha um lucro razoável.
- (207) A easyJet considera que a primeira condição *Altmark* (atribuição de uma obrigação de serviço público claramente definida) se encontra satisfeita, uma vez que a missão de explorar rotas internacionais estratégicas lhe foi conferida pelo Estado e que essa missão de serviço público foi definida de forma precisa. A easyJet celebrou contratos vinculativos com a SOGAER e a GEASAR em resultado da Lei n.º 10/2010 da Sardenha e dos atos de execução subsequentes. Tais contratos impõem à companhia aérea obrigações específicas para assegurar a defesa do princípio de continuidade territorial e a realização de um número suficiente de voos para transportar passageiros de e para a Sardenha também na época baixa. A compensação em apreço refere-se a SIEG atribuídos à easyJet pela Região através da SOGAER e da GEASAR.
- (208) Analisando a segunda condição (definição prévia, de forma objetiva e transparente, dos parâmetros para calcular a compensação), a easyJet alega que os contratos que lhe confiaram a missão de prestar serviços de transporte aéreo nas rotas estratégicas especificam previamente e de forma suficiente a compensação pelo cumprimento dessa missão, uma vez que indicam um montante fixo anual especificamente relacionado com a exploração das rotas em causa durante todo o ano.

⁽⁸⁷⁾ Acórdão de 24 de julho de 2003 no Processo C-280/00, *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg*, EU:C:2003:415.

- (209) No que se refere à terceira condição (a compensação recebida não ultrapassa o que é necessário para cobrir os custos e obter um lucro razoável), a easyJet declara que a prestação dos serviços de transporte aéreo especificados nos contratos com a SOGAER e a GEASAR implica elevados custos fixos e de exploração para a companhia aérea. A easyJet confirma que, sem o apoio recebido dos aeroportos, nunca teria explorado quaisquer rotas a partir dos aeroportos da Sardenha, exceto na época alta.
- (210) A easyJet sustenta que mesmo a quarta condição Altmark é respeitada (a compensação recebida não ultrapassa os custos de uma empresa bem gerida e adequadamente equipada em meios para prestar o serviço público). No seu entender, pode ser considerada uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada em meios para prestar o serviço público. A easyJet pretende sublinhar que é uma das companhias aéreas europeias mais bem geridas e que consegue oferecer baixos preços aos clientes devido à importância que confere à eficiência, ao elevado nível de utilização da frota e ao recurso intensivo a tecnologias da informação, fatores que baixam o custo por passageiro.
- (211) Caso a Comissão considere que as condições Altmark não estão preenchidas, a easyJet entende que todas as condições previstas no artigo 106.º, n.º 2, do Tratado são respeitadas e que as atividades eram necessárias para a prestação de serviços de interesse económico geral. Deste modo, as atividades ainda podem ser consideradas compatíveis ao abrigo da exceção prevista no artigo 106.º, n.º 2, do Tratado.

5.2.1.4. O critério do equilíbrio

- (212) Segundo a easyJet, mesmo que o regime não esteja abrangido pelo âmbito de aplicação de regulamentos e orientações, os resultados positivos no que respeita ao critério do equilíbrio fazem com que seja inteiramente legal, independentemente do montante do auxílio ou da dimensão do beneficiário. Considera-se que o auxílio tem efeitos negativos indevidos quando:
- a) É concedido a empresas ineficientes ou dominantes em setores em declínio;
 - b) Substitui o investimento ou os esforços de investigação do setor privado;
 - c) Discrimina determinadas empresas ou tecnologias.
- (213) Nenhuma das distorções da concorrência habitualmente associadas a auxílios estatais problemáticos pode ser encontrada neste caso: i) os beneficiários não capturaram quotas de mercado em detrimento de concorrentes potencialmente mais eficientes; ii) não foram discriminados concorrentes estrangeiros em benefício de «campeões nacionais»; iii) os consumidores não foram prejudicados pela ausência de acesso a produtos melhores ou mais baratos.
- (214) A easyJet declara que o regime em questão satisfaz os requisitos da necessidade e da proporcionalidade. O regime é necessário porque, sem ele, a easyJet não exploraria as rotas durante todo o ano. É proporcional, porque a contribuição representa apenas uma fração dos custos de exploração da easyJet.

5.2.1.5. Conclusão

- (215) A easyJet conclui que não recebeu qualquer auxílio estatal ilegal nem dos aeroportos nem das autoridades da Sardenha, durante o período em investigação.

5.2.2. OBSERVAÇÕES APRESENTADAS SOBRE A APLICAÇÃO DAS ORIENTAÇÕES RELATIVAS À AVIAÇÃO DE 2014 ÀS MEDIDAS EM CAUSA

- (216) A easyJet afirma já ter demonstrado que não recebeu qualquer auxílio estatal ilegal por diversas razões, que não são afetadas pelas novas orientações. Sublinha que há dois métodos, na secção 3.5 das Orientações relativas à aviação de 2014, para determinar se os acordos entre os aeroportos e as companhias aéreas satisfazem o critério do operador numa economia de mercado e estão, por conseguinte, isentas de auxílio estatal.
- (217) O primeiro é o método do valor de referência, mas a Comissão põe este método de parte devido à significativa presença de subvenções estatais no mercado aeroportuário.

- (218) O método alternativo proposto consiste em determinar se o acordo comercial em causa contribui de forma acrescida, de uma perspetiva *ex ante*, para a rentabilidade do aeroporto (secção 3.5.2 das Orientações relativas à aviação de 2014). A easyJet especifica que «a Comissão considera a análise de rentabilidade incremental *ex ante* como o critério mais relevante para a apreciação dos acordos celebrados pelos aeroportos com companhias aéreas individuais». Na opinião da companhia aérea, essa apreciação deve, em princípio, ser baseada num plano de negócios que tenha em conta as informações disponíveis e a evolução previsível na altura em que o acordo foi celebrado.
- (219) A easyJet salienta que, tal como foi explicado nas observações apresentadas em 30 de julho de 2013, a SOGAER e a GEASAR puderam avaliar antecipadamente a rentabilidade económica positiva dos contratos.
- (220) A easyJet observa que a rentabilidade económica positiva se baseia nos seguintes fatores: i) a easyJet comprometeu-se a realizar as atividades de *marketing*, explorar os voos ponto-a-ponto e atingir os objetivos relativos aos passageiros previstos nos contratos; ii) a easyJet forneceu ao operador aeroportuário planos de negócios que abrangem o período dos contratos, bem como planos para a comunicação social, para que o operador aeroportuário pudesse verificar a rentabilidade; e iii) o operador aeroportuário confirmou a rentabilidade do investimento, em resultado das atividades de *marketing*. A easyJet salienta que, com base nas informações disponíveis na altura, ambos os operadores aeroportuários concluíram que os investimentos proporcionavam uma rentabilidade económica significativa para os aeroportos. Com efeito, a SOGAER baseou a sua decisão de celebrar o contrato com a easyJet nos resultados de um estudo de impacto económico.
- (221) A easyJet recorda também que as suas atividades de publicidade e *marketing* aumentaram significativamente a visibilidade dos aeroportos de Cagliari e Olbia e, por conseguinte, o fluxo de passageiros nas rotas para esses aeroportos.
- (222) No que respeita à secção 5.2 das Orientações relativas à aviação de 2014, a easyJet observa que há algumas alterações às condições em que as companhias aéreas podem receber auxílio para o lançamento de novas rotas. Sustenta que, neste caso, ao abrigo das novas orientações, era possível justificar a celebração de acordos mais flexíveis, em termos de dimensão dos aeroportos e dos destinos elegíveis, no caso dos aeroportos localizados em regiões periféricas, por exemplo em ilhas, como neste caso. A easyJet alega que os novos critérios relativos à admissibilidade dos auxílios a empresas em fase de arranque estão substancialmente preenchidos.
- (223) A companhia aérea refere que a secção 5.2 das Orientações relativas à aviação de 2014 afirma que o auxílio a empresas em fase de arranque destinados a companhias aéreas será considerado como contribuindo para a realização de um objetivo de interesse comum, se uma das seguintes condições for preenchida: i) o auxílio aumentar a mobilidade dos cidadãos da União Europeia e a conectividade das regiões através da abertura de novas rotas, ou ii) o auxílio facilitar o desenvolvimento regional de regiões periféricas. Na aceção da secção 2.2 das Orientações, entende-se por «regiões periféricas» «as regiões ultraperiféricas, Malta, Chipre, Ceuta, Melilha, as ilhas que fazem parte do território de um Estado-Membro e as regiões escassamente povoadas». A easyJet sustenta que ambos os critérios são respeitados. Além disso, o requisito de uma verdadeira necessidade de transporte também parece estar preenchido, devido à falta de verdadeiros modos de transporte alternativos.
- (224) A easyJet recorda que o auxílio a empresas em fase de arranque pode ser concedido a companhias aéreas que partam de aeroportos com menos de 3 milhões de passageiros por ano (ponto 142 das Orientações) e, caso a caso, também às que partam de aeroportos com mais de 3 milhões de passageiros por ano e menos de 5 milhões de passageiros por ano (ponto 144). No caso do aeroporto de Olbia — cujo contrato com a easyJet foi celebrado em 2011 — os volumes de tráfego registados em 2009 e 2010 ascenderam, respetivamente, a 1 621 945 e a 1 591 821 passageiros. Quanto ao aeroporto de Cagliari — cujo contrato com a easyJet foi celebrado em 2010 — os volumes de tráfego registados em 2008 e 2009 ascenderam, respetivamente, a 2 924 805 e a 3 317 262 passageiros. Em qualquer caso, a Comissão, na opinião da easyJet, deveria concluir que o auxílio a empresas em fase de arranque é necessário nos termos do ponto 142 (no caso do aeroporto de Cagliari) ou, pelo menos, do ponto 144 das Orientações relativas à aviação de 2014.
- (225) No que respeita à adequação do auxílio estatal como instrumento político, o ponto 147 dispõe que tal critério é preenchido se uma das condições seguintes for satisfeita: i) se um plano de negócios *ex ante* preparado pela companhia aérea estabelecer que a rota que recebe o auxílio tem perspetivas de se tornar rentável para a companhia aérea sem financiamento público pelo menos após 3 anos, ou ii) na ausência de um plano de negócios para uma rota, se as companhias aéreas propuserem ao aeroporto um compromisso irrevogável de explorar a rota durante, pelo menos, um período tão longo como o período durante o qual receberam um auxílio a empresas em fase de arranque. A easyJet sublinha que os planos de negócios elaborados na altura em que os contratos foram celebrados confirmaram a conveniência e a sustentabilidade dos acordos para os aeroportos.

- (226) Embora não tenha sido assumido nenhum compromisso formal de explorar as rotas para além do período inicial de três anos, essa condição está, de facto, a ser preenchida, dado que a easyJet continuou a operar nos aeroportos de Cagliari e Olbia depois de o acordo expirar em 2013.
- (227) Relativamente à existência de um efeito de incentivo, a easyJet lembra que o auxílio a empresas em fase de arranque concedido a companhias aéreas tem um efeito de incentivo se for provável que, na ausência do auxílio, o nível de atividade económica da companhia aérea no aeroporto em causa não se expandisse. A easyJet, referindo-se às observações que apresentou em 30 de julho de 2013, realça que, sem o apoio recebido da SOGAER e da GEASAR, não teria explorado nenhuma das rotas em causa, fora da época alta.
- (228) No que se refere à proporcionalidade do montante do auxílio, a easyJet entende que esse critério foi cumprido neste caso. Por último, no que diz respeito à prevenção de efeitos negativos indesejados sobre a concorrência e as trocas comerciais, a easyJet afirma que as rotas exploradas não podem ser servidas por qualquer serviço ferroviário de alta velocidade ou por outros modos de transporte. Além disso, não existem outros aeroportos nas mesmas zonas de influência dos aeroportos de Cagliari e Olbia.

5.2.3. OBSERVAÇÕES ADICIONAIS SOBRE A ANÁLISE DO PRINCÍPIO DO OPERADOR NUMA ECONOMIA DE MERCADO NO QUE DIZ RESPEITO AO AEROPORTO DE OLBIA

- (229) A easyJet afirma que os acordos com o aeroporto de Olbia respeitam o princípio do operador numa economia de mercado. Em apoio desta afirmação, a easyJet apresentou à Comissão um relatório elaborado por uma empresa de consultoria. Esse estudo analisa a rentabilidade esperada de cada acordo de *marketing* celebrado entre a easyJet e o aeroporto de Olbia numa base totalmente *ex ante*, em conformidade com o seu entendimento da abordagem adotada pela Comissão na sequência das Orientações relativas à aviação de 2014 e da prática da Comissão em processos recentes ⁽⁸⁸⁾.
- (230) Os resultados demonstram que, de acordo com os pressupostos relevantes na altura em que os acordos de *marketing* de 2010 e 2011 foram celebrados, era esperado que cada acordo fosse suficientemente rentável ⁽⁸⁹⁾. Na verdade, no que diz respeito aos acordos de 2010 e 2011, o VAL é estritamente positivo tanto no cenário de base comunicado como em múltiplos testes de sensibilidade, o que sugere que um investidor privado racional teria provavelmente proposto acordos semelhantes.
- (231) Por conseguinte, os dados apresentados indicam que, em circunstâncias semelhantes, um investidor racional numa economia de mercado estaria disposto a estabelecer acordos semelhantes com a easyJet, presumindo a existência de expectativas *ex ante* razoáveis para a GEASAR. Essa análise implica que, ao celebrar os diversos acordos com a easyJet, a GEASAR se comportou de forma semelhante a um investidor privado.

5.3. OBSERVAÇÕES DA GEASAR S.P.A. (OPERADOR DO AEROPORTO DE OLBIA)

5.3.1. OBSERVAÇÕES SOBRE A DECISÃO DE INÍCIO DO PROCEDIMENTO

- (232) O aeroporto de Olbia acolhe principalmente tráfego comercial de passageiros, doméstico e internacional, com destaque para o tráfego turístico. O tráfego aéreo de e para o aeroporto de Olbia atinge o ponto máximo na época de verão, entre maio e outubro.
- (233) A GEASAR sublinha que a localização do aeroporto numa região insular, como a Sardenha, implica que:
- a) Não se pode considerar que a sua atividade se sobrepõe à de aeroportos de outros Estados-Membros ou da Itália continental;
 - b) O aeroporto de Olbia não concorre com os outros aeroportos da ilha (em especial com o aeroporto Mario Mameli em Cagliari-Elmas e com o aeroporto de Alghero-Fertilia). Não se pode considerar que os três aeroportos da Sardenha sejam substituíveis entre si, dado terem zonas de influência diferentes. As principais razões dessa não substituíbilidade são as seguintes: a topografia da ilha, a dispersão da população pelo território, as longas distâncias entre os aeroportos e a falta de ligações rodoviárias rápidas entre as diversas zonas da ilha.

⁽⁸⁸⁾ Principalmente a Decisão 2004/393/CE da Comissão, de 12 de fevereiro de 2004, relativa às vantagens concedidas pela Região da Valónia e pelo Brussels South Charleroi Airport à companhia aérea Ryanair por ocasião da sua instalação em Charleroi (JO L 137 de 30.4.2004, p. 1), e Decisão 2016/664 da Comissão, de 25 de julho de 2012, relativa à medida SA.23324-C 25/07 (ex NN 26/07) — Finlândia Finavia, Airpro e Ryanair no aeroporto de Tampere-Pirkkala (JO L 309 de 19.11.2013, p. 27).

⁽⁸⁹⁾ A análise foi efetuada sem acesso ao aeroporto para debater os dados obtidos de fontes públicas e da easyJet, tendo as informações sido extraídas dos acordos de *marketing* em causa, de dados das faturas, dos acordos de assistência em escala, das tarifas publicadas e das contas anuais do aeroporto de Olbia.

- (234) Além disso, o tráfego aéreo no aeroporto de Olbia não está em concorrência com os outros modos de transporte de e para a Sardenha. Para chegar à Sardenha, a única alternativa ao transporte aéreo é o transporte marítimo, mas com tempos de viagem muito mais longos.

5.3.1.1. **Medidas tomadas pela GEASAR para aplicar a Lei n.º 10/2010**

- (235) A GEASAR apresentou à Região planos de ação relativos a 2010 e ao triénio de 2011-2013, juntamente com os respetivos pedidos de financiamento. A Região aprovou a atribuição de financiamento para esses períodos através das Decisões n.º 43/37, de 6 de dezembro de 2010, e n.º 52/117, de 23 de dezembro de 2011.
- (236) As medidas efetivamente aplicadas pela GEASAR diziam exclusivamente respeito às atividades n.º 2 e n.º 3, tal como previsto na Lei n.º 10/2010; envolvendo atividades de promoção da Sardenha como destino turístico. A GEASAR não celebrou qualquer acordo de desenvolvimento de rotas no âmbito da atividade 1.

Atividade 2

- (237) O operador aeroportuário publicou no seu sítio *web* o convite à manifestação de interesse com vista à celebração de contratos de *marketing* e publicidade em aplicação da Lei n.º 10/2010. Após a receção das manifestações de interesse, a GEASAR negociou as propostas relativas a atividades de *marketing* com as companhias aéreas, tendo em conta o plano de *marketing* turístico elaborado pela Região como um dos seus instrumentos de planeamento.
- (238) Em resultado deste processo, a GEASAR celebrou, para o período de 2010-2013, contratos *ad hoc* com a easyJet, a Meridiana, a Air Berlin, a Fly Niki, a Volotea, a Norwegian, a Air Italy, a Jet2.com e a Air Baltic. A maioria dos contratos tinham uma duração de um ou dois anos.
- (239) Os contratos baseavam-se no requisito prévio de que as companhias aéreas em causa explorassem determinadas rotas domésticas ou europeias de e para Olbia. Esse requisito estava ligado à promoção da Sardenha como destino turístico pelas companhias aéreas.
- (240) As atividades de *marketing* e promoção deste destino, que as transportadoras aéreas se comprometem a realizar com o orçamento concedido ao abrigo do contrato, constam de um plano específico para a comunicação social. Mais especificamente, consistem no seguinte: i) publicidade «clássica» (ou seja, de rua, nos meios de comunicação social, em revistas das companhias aéreas, etc.) e ii) publicidade «em linha» no sítio *web* da transportadora aérea.

Atividade 3

- (241) A GEASAR confiou a terceiros, em nome da Região, várias iniciativas para promover a Sardenha enquanto destino, tais como a publicidade na imprensa e através de anúncios televisivos, a impressão de mapas com informações sobre a Sardenha, painéis e autocolantes para colocar em montras no aeroporto, contratos de consultoria para o planeamento de estratégias promocionais, a participação em feiras e conferências de imprensa setoriais, a oferta de pacotes de viagem pelas agências turísticas e um sítio *web* que promove o turismo na Sardenha.

Fluxos financeiros

- (242) O operador aeroportuário paga adiantadamente as atividades 2 e 3 às companhias aéreas e aos outros prestadores de serviços em causa. A GEASAR apresentou à Região relatórios das atividades realizadas no período de 2010-2012, com os custos efetivamente suportados. Em seguida, a Região deveria ter reembolsado os montantes adiantados pelo operador aeroportuário.
- (243) A Região reembolsou parcialmente os custos suportados pela GEASAR com as atividades 2 e 3, devido às suas limitadas dotações orçamentais. A maior parte dos fundos pagos pela Região ao abrigo da Lei n.º 10/2010 está relacionada com a atividade 2, cobrindo os pagamentos efetuados pela GEASAR às companhias aéreas a título de contrapartida, nos termos dos contratos de *marketing* e publicidade.
- (244) O quadro 11 mostra os fluxos financeiros provenientes da GEASAR.

Quadro 11

Fluxos financeiros a partir do aeroporto de Olbia

(EUR)

	2010	2011	2012	TOTAL
Atividade 2	[...]	[...]	[...]	[...]
Atividade 3	[...]	[...]	[...]	[...]
Total comunicado pelo operador aeroportuário à Região	3 972 223	3 057 654	3 029 160	10 059 037
Direito a contribuições ao abrigo da Lei de 2010	3 972 223	2 945 363	3 029 160	9 946 747
Total das contribuições ao abrigo da Lei de 2010 reembolsadas ao operador aeroportuário	3 400 000	2 599 000	3 029 160	9 028 160

5.3.1.2. Apreciação ao abrigo do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado

- (245) A GEASAR não é a beneficiária efetiva das atividades 2 e 3 e a decisão de início do procedimento cometeu um erro ao incluir esta empresa entre os beneficiários do auxílio estatal previsto pela Lei n.º 10/2010. A GEASAR não foi a beneficiária da vantagem económica decorrente do auxílio: as contribuições concedidas pela Região ao abrigo da Lei n.º 10/2010 foram simplesmente «repercutidas» pelos operadores aeroportuários nos beneficiários finais, ou seja, nas companhias aéreas que exploravam ligações aéreas nos aeroportos em análise. O mesmo se aplica à promoção turística da Sardenha encomendada pelos operadores aeroportuários a outras empresas.
- (246) Segundo a GEASAR, as contribuições concedidas ao abrigo da Lei n.º 10/2010 não constituem auxílio estatal, uma vez que pelo menos duas das quatro condições para identificar um auxílio estatal previstas no artigo 107.º, n.º 1, do Tratado não se encontram preenchidas:
- As atividades 2 e 3 não conferem qualquer vantagem à GEASAR, que considera que os fundos previstos pela Lei n.º 10/2010 estão conformes com o princípio do investidor numa economia de mercado: os montantes pagos pela Região, em relação às atividades 2 e 3, constituem uma contrapartida por um serviço prestado e pelos custos efetivamente suportados por terceiros. A GEASAR observa igualmente que a contrapartida paga às companhias aéreas (atividade 2) e aos outros prestadores de serviços (atividade 3) está conforme com os preços de mercado atuais. Por outro lado, o financiamento concedido pela Região ao abrigo da Lei n.º 10/2010 gerou um retorno financeiro para a Região a médio e longo prazo. Pode considerar-se que o montante obtido pela Região em termos de aumento de receitas fiscais é superior aos custos em que incorreu ao financiar as atividades em apreço. Os empréstimos concedidos pela SFIRS também foram pagos em condições de mercado;
 - As atividades 2 e 3 não afetam as trocas comerciais nem distorcem a concorrência: devido à sua localização específica, o aeroporto de Olbia opera a nível local e não concorre com outros aeroportos nacionais ou europeus. A gestão, ainda que parcial, do aeroporto de Olbia foi atribuída à GEASAR em 1989, isto é, muito antes do acórdão no processo *Aéroport de Paris*, de 12 de dezembro de 2000, que alargou a aplicação das regras relativas aos auxílios estatais à exploração de aeroportos.
- (247) A GEASAR conclui que as contribuições concedidas ao abrigo da Lei n.º 10/2010 não constituem um auxílio estatal, nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

5.3.1.3. Apreciação da compatibilidade com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado

- (248) Em alternativa, a GEASAR alega que, em qualquer caso, as contribuições pagas ao abrigo da Lei n.º 10/2010 são compatíveis com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado. A compatibilidade deve ser apreciada em conformidade com o ponto 79 das Orientações relativas à aviação de 2005 ⁽⁹⁰⁾:
- Os auxílios são pagos a transportadoras aéreas detentoras de licenças de exploração válidas, emitidas por um Estado-Membro nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008

⁽⁹⁰⁾ Os critérios em questão foram analisados pela Comissão nos pontos 133 e seguintes da decisão de início do procedimento.

- b) O financiamento em questão visava reduzir o caráter sazonal do tráfego aéreo; conseqüentemente, promoveu a abertura de novas rotas ou frequências de voo e não envolveu companhias aéreas sujeitas a obrigações de serviço público na aceção do Regulamento (CE) n.º 1008/2008;
 - c) Para as companhias aéreas envolvidas, a ligação subvencionada era rentável;
 - d) O financiamento cobriu os custos adicionais da fase de arranque da exploração da nova rota ou da nova frequência de voo; esses custos são conformes com os preços de mercado atuais;
 - e) As iniciativas ao abrigo da Lei n.º 10/2010 foram adequadamente publicitadas entre as várias companhias aéreas interessadas em propor os seus serviços;
 - f) Os contratos incluem um sistema de sanções desencadeado por qualquer incumprimento pela companhia aérea dos seus compromissos em relação ao aeroporto.
- (249) A GEASAR observa que as subvenções pagas ao abrigo da Lei n.º 10/2010 são concedidas às companhias aéreas por um período ligeiramente mais longo (quatro anos em vez de três) e têm maior intensidade do que as Orientações relativas à aviação de 2005 permitem, mas acrescenta que nem todos os contratos celebrados com companhias aéreas têm a duração estabelecida na Lei n.º 10/2010; salienta que, mais importante ainda, as Orientações permitem que os critérios de intensidade nelas contidos sejam derrogados no caso de regiões sob assistência e economicamente desfavorecidas como a Sardenha.
- (250) As medidas em análise são adequadas para incentivar o cumprimento de objetivos de desenvolvimento consentâneos com os interesses da União e não afetam as trocas comerciais entre os Estados-Membros numa medida contrária ao interesse comum. A este propósito, a GEASAR refere a Resolução do Parlamento Europeu, de 10 de maio de 2012, sobre o futuro dos aeroportos regionais e dos serviços aéreos na UE ⁽⁹¹⁾, que realçou a importância dos aeroportos regionais na União.
- (251) A GEASAR considera que a apreciação da compatibilidade das medidas em análise com o mercado interno deve ter em conta o papel fundamental do aeroporto de Olbia para assegurar a continuidade territorial de uma região insular como a Sardenha.

5.3.1.4. **Apreciações ao abrigo do artigo 106.º do Tratado**

- (252) A GEASAR observa que os montantes pagos ao abrigo da Lei n.º 10/2010 não constituem auxílio estatal à luz dos critérios Altmark e, mesmo que constituíssem, seriam compatíveis nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado.

Cumprimento dos critérios Altmark

- (253) Quanto à primeira condição enunciada no acórdão Altmark, a GEASAR salienta que as medidas em análise fazem parte da política geográfica e de transporte mais geral da Região, que visa assegurar um número mínimo de ligações aéreas entre a ilha e o resto da União, ao longo de todo o ano.
- (254) No entender da GEASAR, a segunda e a terceira condições Altmark são respeitadas: os parâmetros que servem de base ao cálculo da compensação foram previamente estabelecidos de forma objetiva e transparente, e não há qualquer risco de sobrecompensação, uma vez que a GEASAR apenas foi parcialmente reembolsada dos custos incorridos.
- (255) A GEASAR considera ter suportado custos idênticos aos que suportaria uma empresa privada em condições normais de mercado; por conseguinte, a quarta condição Altmark também é respeitada.

Compatibilidade dos auxílios com o artigo 106.º, n.º 2 do Tratado

- (256) A GEASAR considera que esta compatibilidade deve ser apreciada à luz da Decisão SIEG de 2005 ou, em alternativa, à luz do enquadramento SIEG de 2011, *mutatis mutandis*.
- (257) A GEASAR afirma que o limiar estabelecido no artigo 2.º, n.º 1, alínea a), da Decisão SIEG de 2005 é respeitado, na medida em que o montante da contribuição pública ascendeu a cerca de 4 milhões de EUR por ano e que o volume de negócios da GEASAR era muito inferior a 100 milhões de EUR. As condições enunciadas nos artigos 4.º, 5.º e 6.º da Decisão SIEG de 2005 são igualmente respeitadas.

⁽⁹¹⁾ 2011/2196 (INI).

(258) Quanto à aplicabilidade do enquadramento SIEG de 2011, a GEASAR salienta que:

- a) A compensação foi concedida em relação a um serviço de interesse económico geral verdadeiro e corretamente definido;
- b) A responsabilidade pela gestão do serviço de interesse económico geral foi confiada às empresas em causa através de um ou mais atos;
- c) O montante da compensação não excede o necessário para cobrir os custos líquidos do cumprimento das obrigações de serviço público, incluindo um lucro razoável.

5.3.2. OBSERVAÇÕES APRESENTADAS SOBRE A APLICAÇÃO DAS ORIENTAÇÕES RELATIVAS À AVIAÇÃO DE 2014 ÀS MEDIDAS EM CAUSA

(259) A GEASAR salienta que o alegado auxílio em questão foi concedido antes de 4 de abril de 2014 e que a secção 8.6 das Orientações relativas à aviação de 2014 clarifica a data a partir da qual os critérios de compatibilidade nelas estabelecidos devem ser aplicados. A Comissão deve aplicar, por conseguinte, o princípio estabelecido no ponto 172 das Orientações a todos os casos relativos a auxílios ao funcionamento (notificações pendentes e auxílios não notificados concedidos ilegalmente) concedidos a aeroportos, mesmo que o auxílio tenha sido concedido antes de 4 de abril de 2014. A secção 5 das Orientações também estabelece critérios de compatibilidade para os auxílios ao funcionamento pagos antes de 4 de abril de 2014. Em contrapartida, as Orientações relativas à aviação de 2014 não são aplicáveis aos auxílios ao investimento e a empresas em fase de arranque concedidos em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado antes de 4 de abril de 2014. A Comissão deve aplicar a esses tipos de auxílio «as regras em vigor à data em que o auxílio foi concedido» (pontos 173 e 174 das Orientações).

(260) A GEASAR remete para as observações que apresentou à Comissão em 1 de julho de 2013 para demonstrar que não recebeu qualquer auxílio estatal. No entanto, caso a Comissão chegue, ainda assim, à conclusão de que o financiamento público pago ao abrigo da Lei n.º 10/2010 pode ser considerado um auxílio ao funcionamento de que a GEASAR S.p.A. foi o beneficiário efetivo, o operador aeroportuário sustenta que qualquer auxílio concedido cumpre os critérios de compatibilidade estabelecidos nas Orientações relativas à aviação de 2014.

(261) A GEASAR observa que, nos termos do ponto 137 das Observações, os «auxílios ao funcionamento concedidos antes do início do período de transição», incluindo os auxílios pagos antes de 4 de abril de 2014, «podem ser declarados compatíveis» ao abrigo do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado, «na totalidade dos custos de funcionamento não cobertos». Uma condição adicional para tais auxílios serem compatíveis é a de que:

- a) «sejam respeitadas as condições da secção 5.1.2, com exceção dos pontos 115, 119, 121, 122, 123, 126 a 130, 132, 133 e 134»;
- b) em especial, sejam tidas em conta «as distorções da concorrência».

(262) A GEASAR considera que todas as condições de compatibilidade estabelecidas nas Orientações relativas à aviação de 2014 foram respeitadas.

5.3.2.1. Contribuição para um objetivo de interesse comum bem definido (pontos 113 e 114 das Orientações relativas à aviação de 2014)

(263) A GEASAR observa que qualquer auxílio ao funcionamento concedido ao abrigo da Lei n.º 10/2010 terá contribuído certamente para «um objetivo de interesse comum». Este facto é confirmado pelos objetivos de «reforço da coesão económica, social e territorial da comunidade de referência» que a Região pretendia prosseguir através da adoção da Lei n.º 10/2010. Na verdade, a contribuição pública concedida destinava-se a promover o desenvolvimento de ligações aéreas entre a ilha e o resto da União e a reduzir o carácter sazonal das mesmas, e permitiu «evitar perturbações no tráfego aéreo e na conectividade» (ponto 113).

(264) A GEASAR S.p.A. afirma que a Lei n.º 10/2010 contribuiu efetivamente para «aumentar a mobilidade dos cidadãos da União Europeia e conectividade das regiões, estabelecendo pontos de acesso para voos intra-União Europeia» (ponto 113, alínea a)). Acrescenta ainda que a Lei n.º 10/2010 «facilit[ou] o desenvolvimento regional» (ponto 113, alínea c)); com efeito, o aeroporto de Olbia é uma porta de entrada essencial para os destinos turísticos do nordeste da Sardenha e a Lei n.º 10/2010 contribuiu para reduzir o carácter sazonal do tráfego aéreo.

5.3.2.2. Necessidade de intervenção do Estado (pontos 116, 117, e 118 das Orientações relativas à aviação de 2014)

- (265) No entender da GEASAR, este requisito é igualmente respeitado, porque o aeroporto de Olbia está abrangido pela categoria mencionada no ponto 118 das Orientações, nomeadamente a dos aeroportos que não conseguem cobrir os seus custos de funcionamento. Mais especificamente, o aeroporto de Olbia está abrangido pela alínea d), «aerportos com um tráfego anual entre 1 e 3 milhões de passageiros». Em 2013, o tráfego comercial de passageiros ascendeu a 1 950 615 passageiros.

5.3.2.3. Adequação do auxílio estatal como instrumento político (ponto 120 das Orientações relativas à aviação de 2014)

- (266) A GEASAR considera que não existiam outros instrumentos políticos ou de auxílio que falseassem menos a concorrência e permitissem alcançar o mesmo objetivo, isto é, assegurar ligações aéreas ao noroeste da Sardenha, que na altura se concentravam principalmente no período de verão, e contribuir desse modo para ultrapassar o atraso no desenvolvimento que afeta a zona em consequência da sua localização periférica e do seu isolamento. Qualquer auxílio recebido foi utilizado para manter e desenvolver o tráfego comercial, assegurando boas ligações entre os diversos Estados-Membros.

5.3.2.4. Existência de um efeito de incentivo (ponto 124 das Orientações relativas à aviação de 2014)

- (267) A GEASAR realça que qualquer auxílio que lhe tenha sido concedido ao abrigo da Lei n.º 10/2010 foi, em todo o caso, estritamente utilizado para permitir o desenvolvimento dos volumes de tráfego e da atividade aeroportuária, o que é considerado consentâneo com os objetivos de interesse geral prosseguidos. Sem intervenção pública, tais objetivos não teriam sido alcançados e o aeroporto de Olbia teria sofrido uma diminuição significativa do seu nível de atividade ao longo do ano.

5.3.2.5. Proporcionalidade do auxílio (limitação do auxílio ao mínimo necessário) (ponto 125 das Orientações relativas à aviação de 2014)

- (268) A respeito deste ponto, o operador aeroportuário refere os elementos pertinentes que já se encontram ao dispor da Comissão e observa que os fundos públicos concedidos se destinam a reembolsar o operador pelos custos efetivamente suportados com as iniciativas realizadas ao abrigo da Lei n.º 10/2010.

5.3.2.6. Prevenção de efeitos negativos indesejados sobre a concorrência e as trocas comerciais (ponto 131 das Orientações relativas à aviação de 2014)

- (269) A GEASAR observa que os eventuais auxílios ao funcionamento em nada afetaram a concorrência. O operador lembra que, devido à sua localização geográfica, o aeroporto de Olbia é uma empresa insular com um âmbito geograficamente limitado, que não está exposta à concorrência de outros aeroportos nacionais ou da União. Além disso, devido às suas características, também não concorre com os outros aeroportos da Sardenha. Acresce ainda que o aeroporto de Olbia não concorre com modos de transporte alternativos.
- (270) A GEASAR assinala, por último, que, mais uma vez em conformidade com as Orientações relativas à aviação de 2014, o aeroporto de Olbia está «aberto a todos os utilizadores potenciais» e não é «destinado a um utilizador específico». À luz do que precede, a empresa entende que qualquer auxílio ao funcionamento concedido ao abrigo da Lei n.º 10/2010 é plenamente compatível com os critérios enunciados na secção 5.1.2 das Orientações relativas à avaliação de 2014 e deve, por conseguinte, ser considerado compatível com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado.

5.4. OBSERVAÇÕES DA SOGEAAL S.P.A. (OPERADOR DO AEROPORTO DE ALGHERO)

5.4.1. OBSERVAÇÕES SOBRE A DECISÃO DE INÍCIO DO PROCEDIMENTO

- (271) A SOGEAAL sublinha que a localização do aeroporto de Alghero numa região insular, como a Sardenha, implica que:
- a) Não se pode considerar que a atividade do aeroporto de Alghero se sobrepõe à de aeroportos de outros Estados-Membros ou da Itália continental;
 - b) O aeroporto de Alghero não concorre com os outros aeroportos da ilha (em especial, com o aeroporto Mario Mamei em Cagliari-Elmas e com o aeroporto de Olbia-Costa Smeralda). Não se pode considerar que os três aeroportos da Sardenha sejam substituíveis entre si, dado terem zonas de influência diferentes. As principais razões para essa não substituíbilidade são as seguintes: a topografia da ilha, a dispersão da população pelo território, as longas distâncias entre os aeroportos e a falta de ligações rodoviárias rápidas entre as diversas zonas da ilha.

- (272) Além disso, o tráfego aéreo no aeroporto de Alghero não está em concorrência com os outros modos de transporte de e para a Sardenha. Para chegar à Sardenha, a única alternativa ao transporte aéreo é o transporte marítimo, mas com tempos de viagem muito mais longos.

5.4.1.1. Medidas tomadas pela SOGEAAL para aplicar a Lei n.º 10/2010

- (273) A SOGEAAL apresentou à Região planos de ação relativos a 2010 e ao triénio de 2011-2013, juntamente com os respetivos pedidos de financiamento. A Região aprovou a atribuição de financiamento para esses períodos através das Decisões n.º 43/37, de 6 de dezembro de 2010, e n.º 52/117, de 23 de dezembro de 2011.
- (274) A SOGEAAL considerou que, quando empreendeu as atividades 1, 2 e 3 previstas na Lei de 2010, teve em conta as perspetivas de rentabilidade estimadas no plano económico-financeiro.

Atividade 1

- (275) Depois de publicitar a sua intenção de celebrar contratos relativos ao desenvolvimento de rotas ao abrigo da Lei n.º 10/2010, a SOGEAAL celebrou acordos com a Ryanair e a easyJet, para os anos de 2010-2013, nos termos dos quais as companhias aéreas se comprometiam a alcançar determinados objetivos de tráfego e que, quando os alcançassem, receberiam da SOGEAAL, em nome da Região, um determinado montante a título de compensação.

Atividade 2

- (276) O operador aeroportuário publicitou no seu sítio *web* a sua intenção de celebrar contratos de *marketing* e publicidade ao abrigo da Lei n.º 10/2010. A SOGEAAL celebrou seguidamente contratos de *marketing* e publicidade com a AMS, a Meridiana, a Alitalia e a WizzAir. Os contratos baseavam-se no requisito prévio de que as companhias aéreas em causa explorassem determinadas rotas domésticas ou da UE de e para Alghero. Esse requisito estava ligado à promoção da Sardenha como destino turístico pelas companhias aéreas.
- (277) As atividades de *marketing* e promoção deste destino que as transportadoras aéreas realizariam com a contribuição concedida ao abrigo do contrato incluem: i) publicidade «clássica» (ou seja, de rua, nos meios de comunicação social, em revistas das companhias aéreas, etc.) e ii) publicidade «em linha» no sítio *web* da transportadora aérea.

Atividade 3

- (278) A SOGEAAL confiou a terceiros, em nome da Região, diversas iniciativas para promover a Sardenha como destino, incluindo a criação de um sítio *web* de promoção do turismo na Sardenha, campanhas de publicidade clássica e em linha, e a oferta de pacotes de viagem pelas agências turísticas.

Fluxos financeiros

- (279) O pagamento relativo às ações realizadas no âmbito das atividades 1, 2 e 3 é efetuado sob a forma de um adiantamento concedido pelos operadores aeroportuários às companhias aéreas e aos outros prestadores de serviços em causa. A SOGEAAL apresentou à Região os relatórios das atividades realizadas no período de 2010-2012, com os custos efetivamente suportados. A Região deveria reembolsar seguidamente os montantes adiantados pelo operador aeroportuário.
- (280) A maior parte dos fundos pagos pela Região ao abrigo da Lei n.º 10/2010 está relacionada com as atividades 1 e 2, cobrindo os pagamentos efetuados pela SOGEAAL às companhias aéreas a título de contrapartida, nos termos dos contratos de *marketing* e publicidade, tal como indica o quadro 12.

Quadro 12

Fluxos financeiros a partir do aeroporto de Alghero

(EUR)

	2010	2011	2012	TOTAL
Atividade 1	[...]	[...]	[...]	[...]
Atividade 2	[...]	[...]	[...]	[...]
Atividade 3	—	[...]	[...]	[...]

(EUR)

	2010	2011	2012	TOTAL
Total comunicado pelo operador aeroportuário à Região	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Direito a contribuições ao abrigo da Lei de 2010	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Total das contribuições ao abrigo da Lei de 2010 reembolsadas ao operador aeroportuário	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538

5.4.1.2. *Apreciação ao abrigo do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado*

- (281) A SOGEAAL não é a beneficiária efetiva das atividades 1, 2 e 3. Alega que a decisão de início do procedimento cometeu um erro ao incluir esta empresa entre os beneficiários do auxílio estatal previsto pela Lei n.º 10/2010.
- (282) A SOGEAAL não foi a beneficiária da vantagem económica decorrente do auxílio: as contribuições concedidas pela Região ao abrigo da Lei n.º 10/2010 foram simplesmente «repercutidas» pelos operadores aeroportuários nos beneficiários finais, ou seja, nas companhias aéreas que exploravam ligações aéreas nos aeroportos em análise. O mesmo se aplica à promoção turística da Sardenha encomendada pelos operadores aeroportuários a outras empresas.
- (283) No entender da SOGEAAL, a compensação concedida ao abrigo da Lei n.º 10/2010 não constitui um auxílio estatal. Três das quatro condições para identificar um auxílio estatal nos termos do artigo 107.º, n.º 1, não se encontram preenchidas. As atividades 1, 2 e 3 não afetam as trocas comerciais nem falseiam a concorrência: devido à sua localização específica, o aeroporto de Alghero opera a nível local e não concorre com qualquer outro aeroporto nacional ou europeu. A gestão, ainda que parcial, do aeroporto de Alghero foi atribuída à SOGEAAL em 1989, isto é, muito antes do acórdão no processo *Aéroport de Paris*, de 12 de dezembro de 2000, que alargou a aplicação das regras relativas aos auxílios estatais à exploração de aeroportos.
- (284) As atividades 1, 2 e 3 não conferem qualquer vantagem económica. A SOGEAAL considera que os fundos previstos pela Lei n.º 10/2010 estão conformes com o princípio do investidor numa economia de mercado: os montantes pagos pela Região, em relação às três atividades, constituem uma contrapartida por um serviço prestado e pelos custos efetivamente suportados por terceiros. A SOGEAAL observa igualmente que a contrapartida paga às companhias aéreas (atividade 2) e aos outros prestadores de serviços (atividade 3) está conforme com os preços de mercado atuais.
- (285) O financiamento concedido pela Região ao abrigo da Lei n.º 10/2010 gerou um retorno financeiro para a Região a médio e longo prazo. Pode considerar-se que o montante obtido pela Região em termos de aumento de receitas fiscais é superior aos custos em que incorreu ao financiar as atividades em apreço. Os empréstimos concedidos pela SFIRS também foram pagos em condições de mercado.
- (286) A SOGEAAL conclui que as contribuições concedidas ao abrigo da Lei n.º 10/2010 não constituem um auxílio estatal nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

5.4.1.3. *Apreciação da compatibilidade com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado*

- (287) Em alternativa, a SOGEAAL alega que, em qualquer caso, as contribuições pagas ao abrigo da Lei n.º 10/2010 são compatíveis com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado. A compatibilidade deve ser apreciada em conformidade com o ponto 79 das Orientações relativas à aviação de 2005 ⁽⁹²⁾:
- Os auxílios são pagos a transportadoras aéreas detentoras de licenças de exploração válidas, emitidas por um Estado-Membro nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008;
 - O financiamento em apreço visava reduzir o carácter sazonal do tráfego aéreo e, conseqüentemente, promoveu a abertura de novas rotas ou frequências de voo, não tendo envolvido companhias aéreas sujeitas a obrigações de serviço público na aceção do Regulamento (CE) n.º 1008/2008;

⁽⁹²⁾ Os critérios em questão foram analisados pela Comissão nos pontos 133 e seguintes da decisão de início do procedimento.

- c) Para as companhias aéreas envolvidas, a ligação subvencionada era rentável;
 - d) As iniciativas ao abrigo da Lei n.º 10/2010 foram adequadamente publicitadas entre as várias companhias aéreas interessadas em propor os seus serviços;
 - e) Os contratos incluem um sistema de sanções desencadeado por qualquer incumprimento pela companhia aérea dos seus compromissos em relação ao aeroporto.
- (288) A SOGEAAL observa que as subvenções pagas ao abrigo da Lei n.º 10/2010 são concedidas às companhias aéreas por um período ligeiramente mais longo (quatro anos em vez de três) e têm maior intensidade do que as Orientações relativas à aviação de 2005 permitem, mas acrescenta que nem todos os contratos celebrados com companhias aéreas têm a duração estabelecida na Lei n.º 10/2010; salienta que, mais importante ainda, as Orientações permitem que os critérios de intensidade nelas contidos sejam derrogados no caso de regiões sob assistência e economicamente desfavorecidas como a Sardenha.
- (289) As atividades em análise são adequadas para incentivar o cumprimento de objetivos de desenvolvimento consentâneos com os interesses da União e não afetam as trocas comerciais entre os Estados-Membros numa medida contrária ao interesse comum. A este propósito, a SOGEAAL refere a Resolução do Parlamento Europeu, de 10 de maio de 2012, sobre o futuro dos aeroportos regionais e dos serviços aéreos na UE, que realçou a importância dos aeroportos regionais na União.
- (290) A SOGEAAL considera que a apreciação da compatibilidade das medidas em análise com o mercado interno deve ter em conta o papel fundamental do aeroporto de Alghero para assegurar a continuidade territorial de uma região insular como a Sardenha.

5.4.1.4. *Apreciações ao abrigo do artigo 106.º do Tratado*

- (291) A SOGEAAL observa que os montantes pagos ao abrigo da Lei n.º 10/2010 não constituem auxílio estatal à luz dos critérios Altmark e, mesmo que constituíssem, seriam compatíveis nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado.

Cumprimento dos critérios Altmark

- (292) Quanto à primeira condição enunciada no acórdão Altmark, a SOGEAAL salienta que as atividades em análise fazem parte da política geográfica e de transporte mais geral da Região, que visa assegurar um número mínimo de ligações aéreas entre a ilha e o resto da União, ao longo de todo o ano.
- (293) No entender da SOGEAAL, a segunda e a terceira condições Altmark são respeitadas: os parâmetros que servem de base ao cálculo da compensação foram previamente estabelecidos de forma objetiva e transparente, e não há qualquer risco de sobrecompensação, uma vez que a SOGEAAL apenas foi parcialmente reembolsada dos custos incorridos.
- (294) Os custos em causa foram suportados por empresas privadas e bem geridas, pelo que a quarta condição Altmark é igualmente respeitada.

Compatibilidade dos auxílios com o artigo 106.º, n.º 2 do Tratado

- (295) A SOGEAAL considera que esta compatibilidade deve ser apreciada à luz da Decisão SIEG de 2005 ou, em alternativa, à luz do enquadramento SIEG de 2011, *mutatis mutandis*.
- (296) A SOGEAAL observa que o limiar estabelecido no artigo 2.º, n.º 1, alínea a), da Decisão SIEG de 2005 é respeitado, na medida em que o montante da contribuição pública ascendeu a cerca de 4 milhões de EUR por ano e que o volume de negócios da SOGEAAL era muito inferior a 100 milhões de EUR. As condições enunciadas nos artigos 4.º, 5.º e 6.º da Decisão SIEG de 2005 são igualmente respeitadas.
- (297) Quanto à aplicabilidade do enquadramento SIEG de 2011, a SOGEAAL salienta que:
- a) A compensação foi concedida por um serviço de interesse económico geral verdadeiro e corretamente definido;
 - b) A responsabilidade pela gestão do serviço de interesse económico geral foi confiada às empresas em causa através de um ou mais atos;
 - c) O montante da compensação não excede o necessário para cobrir os custos líquidos do cumprimento das obrigações de serviço público, incluindo um lucro razoável.

5.4.2. OBSERVAÇÕES APRESENTADAS SOBRE A APLICAÇÃO DAS ORIENTAÇÕES RELATIVAS À AVIAÇÃO DE 2014 ÀS MEDIDAS EM CAUSA

- (298) A SOGEAAL salienta que o alegado auxílio em questão foi concedido antes de 4 de abril de 2014 e que a secção 8.6 das Orientações relativas à aviação de 2014 clarifica a data a partir da qual os critérios de compatibilidade nelas estabelecidos devem ser aplicados. A Comissão deve aplicar, por conseguinte, o princípio estabelecido no ponto 172 das Orientações a todos os casos relativos a auxílios ao funcionamento (notificações pendentes e auxílios não notificados concedidos ilegalmente) concedidos a aeroportos, mesmo que o auxílio tenha sido concedido antes de 4 de abril de 2014. A secção 5 das Orientações também estabelece critérios de compatibilidade para os auxílios ao funcionamento pagos antes de 4 de abril de 2014. Em contrapartida, as Orientações relativas à aviação de 2014 não são aplicáveis aos auxílios ao investimento e a empresas em fase de arranque concedidos em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado antes de 4 de abril de 2014. A Comissão deve aplicar a esses tipos de auxílio «as regras em vigor à data em que o auxílio foi concedido» (pontos 173 e 174 das Orientações).
- (299) A SOGEAAL remete para as observações que apresentou à Comissão em 29 de julho de 2013 para demonstrar que não recebeu qualquer auxílio estatal. No entanto, caso a Comissão chegue, ainda assim, à conclusão de que o financiamento público pago ao abrigo da Lei n.º 10/2010 pode ser considerado um auxílio ao funcionamento de que a SOGEAAL foi o beneficiário efetivo, o operador aeroportuário sustenta que qualquer auxílio concedido cumpre os critérios de compatibilidade estabelecidos nas Orientações relativas à aviação de 2014.
- (300) A SOGEAAL observa que, nos termos do ponto 137 das Observações, os «auxílios ao funcionamento concedidos antes do início do período de transição», incluindo os auxílios pagos antes de 4 de abril de 2014, «podem ser declarados compatíveis» ao abrigo do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado, «na totalidade dos custos de funcionamento não cobertos». Uma condição adicional para tais auxílios serem compatíveis é a de que:
- a) «sejam respeitadas as condições da secção 5.1.2, com exceção dos pontos 115, 119, 121, 122, 123, 126 a 130, 132, 133 e 134»;
 - b) em especial, sejam tidas em conta «as distorções da concorrência».
- (301) A SOGEAAL considera que todas as condições de compatibilidade estabelecidas nas Orientações relativas à aviação de 2014 se encontram preenchidas e observa que em 8 de maio de 2014 já tinha apresentado observações sobre a compatibilidade com as ditas Orientações no processo SA.23098-Aeroporto di Alghero.

5.4.2.1. **Contribuição para um objetivo de interesse comum bem definido (pontos 113 e 114 das Orientações relativas à aviação de 2014)**

- (302) A SOGEAAL observa que qualquer auxílio ao funcionamento concedido ao abrigo da Lei n.º 10/2010 terá contribuído certamente para «um objetivo de interesse comum». Este facto é confirmado pelos objetivos de «reforço da coesão económica, social e territorial da comunidade de referência» que a Região pretendia prosseguir através da adoção da Lei n.º 10/2010. Na verdade, a contribuição pública concedida destinava-se a promover o desenvolvimento de ligações aéreas entre a ilha e o resto da União e a reduzir o carácter sazonal das mesmas, e permitiu «evitar perturbações no tráfego aéreo e na conectividade» (ponto 113).
- (303) A SOGEAAL afirma que a Lei n.º 10/2010 contribuiu efetivamente para «aumentar a mobilidade dos cidadãos da União Europeia e conectividade das regiões, estabelecendo pontos de acesso para voos intra-União Europeia» (ponto 113, alínea a)).
- (304) O mesmo operador acrescenta que a Lei n.º 10/2010 «facilit[ou] o desenvolvimento regional» (ponto 113, alínea c)); esta afirmação é particularmente válida para a zona de influência do aeroporto de Alghero, o noroeste da Sardenha, afetada por um acentuado atraso no desenvolvimento.

5.4.2.2. **Necessidade de intervenção do Estado (pontos 116, 117, e 118 das Orientações relativas à aviação de 2014)**

- (305) No entender da SOGEAAL, este requisito é igualmente respeitado, porque o aeroporto de Alghero está abrangido pela categoria mencionada no ponto 118 das Orientações, nomeadamente a dos aeroportos que não conseguem cobrir os seus custos de funcionamento. Mais especificamente, o aeroporto de Alghero está abrangido pela alínea d), «aerportos com um tráfego anual entre 1 e 3 milhões de passageiros».

5.4.2.3. Adequação do auxílio estatal como instrumento político (ponto 120 das Orientações relativas à aviação de 2014)

- (306) A SOGEAAL considera que não existiam outros instrumentos políticos ou de auxílio que falseassem menos a concorrência e permitissem alcançar o mesmo objetivo, isto é, assegurar ligações aéreas ao noroeste da Sardenha, que na altura se concentravam principalmente no período de verão, e contribuir desse modo para ultrapassar o atraso no desenvolvimento que afeta a zona em consequência da sua localização periférica e do seu isolamento. Qualquer auxílio recebido foi utilizado para manter e desenvolver o tráfego comercial, assegurando boas ligações entre os diversos Estados-Membros.

5.4.2.4. Existência de um efeito de incentivo (ponto 124 das Orientações relativas à aviação de 2014)

- (307) A SOGEAAL realça que qualquer auxílio que lhe tenha sido concedido ao abrigo da Lei n.º 10/2010 foi, em todo o caso, estritamente utilizado para permitir o desenvolvimento dos volumes de tráfego e da atividade aeroportuária, o que é considerado consentâneo com os objetivos de interesse geral prosseguidos. Sem intervenção pública, tais objetivos não teriam sido alcançados e o aeroporto de Alghero teria sofrido uma diminuição significativa do seu nível de atividade ao longo do ano.

5.4.2.5. Proporcionalidade do auxílio (limitação do auxílio ao mínimo necessário) (ponto 125 das Orientações relativas à aviação de 2014)

- (308) A respeito deste ponto, o operador aeroportuário refere os elementos pertinentes que já se encontram ao dispor da Comissão e observa que os fundos públicos concedidos se destinam a reembolsar o operador pelos custos efetivamente suportados com as iniciativas realizadas ao abrigo da Lei n.º 10/2010.

5.4.2.6. Prevenção de efeitos negativos indesejados sobre a concorrência e as trocas comerciais (ponto 131 das Orientações relativas à aviação de 2014)

- (309) A SOGEAAL observa que os eventuais auxílios ao funcionamento em nada afetaram a concorrência. O operador lembra que, devido à sua localização geográfica, o aeroporto de Alghero é uma empresa insular com um âmbito geograficamente limitado, que não está exposta à concorrência de outros aeroportos nacionais ou da União. Além disso, devido às suas características, também não concorre com os outros aeroportos da Sardenha. Acresce ainda que o aeroporto de Alghero não concorre com modos de transporte alternativos.
- (310) A SOGEAAL assinala, por último, que, mais uma vez em conformidade com as Orientações relativas à aviação de 2014, o aeroporto de Alghero está «aberto a todos os utilizadores potenciais» e não é «destinado a um utilizador específico». À luz do que precede, a empresa entende que qualquer auxílio ao funcionamento concedido ao abrigo da Lei n.º 10/2010 é plenamente compatível com os critérios enunciados na secção 5.1.2 das Orientações relativas à avaliação de 2014 e deve, por conseguinte, ser considerado compatível com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado.

5.5. OBSERVAÇÕES DA SOGAER (OPERADOR DO AEROPORTO DE CAGLIARI)

5.5.1. OBSERVAÇÕES SOBRE A DECISÃO DE INÍCIO DO PROCEDIMENTO

- (311) A SOGAER discorda da abordagem adotada pela Comissão quando parece aplicar o princípio *Altmark* à SOGAER em vez de o aplicar às transportadoras aéreas: a Região nunca solicitou à SOGAER que prestasse qualquer serviço de interesse geral. A SOGAER considera que a Região não conseguiu apresentar nenhum documento que contivesse uma descrição clara das obrigações de serviço público impostas pelos aeroportos precisamente porque as alegadas obrigações nunca foram entendidas como obrigações.

5.5.1.1. Identificação errónea dos beneficiários

- (312) A SOGAER discorda da conclusão a que a Comissão chegou de que a SOGAER é beneficiária de auxílios estatais ao abrigo da Lei n.º 10/2010. A SOGAER entende que o regime de auxílio sob investigação não constitui um auxílio ao funcionamento concedido à SOGAER, nem uma compensação paga à SOGAER por um serviço solicitado pela Região, nomeadamente a seleção de companhias aéreas capazes de alcançar determinados objetivos anuais em matéria de frequência de voos e volumes de passageiros em rotas estratégicas de e para o aeroporto de Cagliari.
- (313) A SOGAER alega que, ao abrigo desse regime, a Região concede uma compensação que é meramente canalizada através da SOGAER, como parte de um plano decidido, financiado e controlado pela Região, sendo paga às companhias aéreas em contrapartida da exploração de novas rotas ou do desenvolvimento das rotas existentes de e para a Sardenha. Se não tivessem sido abertas novas rotas nem se tivessem expandido as rotas existentes, a SOGAER não teria recebido qualquer pagamento pelo serviço prestado.

- (314) A SOGAER chama a atenção para a obrigação contabilística que lhe foi imposta: a Região só reembolsava a SOGAER pelos fundos que esta tivesse pago adiantadamente às companhias aéreas depois de aceitar as contas da SOGAER, que deviam demonstrar que as companhias aéreas tinham recebido a totalidade das contribuições regionais. A SOGAER sustenta, por conseguinte, que não foi uma beneficiária do auxílio em causa e que é incorreto dizer que a Região lhe concedeu apoio financeiro. A SOGAER não conhece qualquer precedente de a Comissão considerar que uma parte é beneficiária de auxílio estatal quando apenas se limita a transferir para terceiros os recursos públicos que recebeu. O serviço pelo qual a Região pagava uma compensação era prestado pela companhia aérea e não pelo operador aeroportuário. A SOGAER acrescenta que o adiantamento pago pela SFIRS não envolveu qualquer elemento de auxílio estatal, sendo um empréstimo sujeito a juros em condições de mercado.

5.5.1.2. Fluxos financeiros

- (315) O pagamento das atividades 2 e 3 é adiantado pelo operador aeroportuário às companhias aéreas e aos outros prestadores envolvidos. A SOGAER apresentou à Região relatórios das atividades realizadas no período de 2010–2012, indicando os custos efetivamente suportados. Em seguida, a Região deveria ter reembolsado os montantes adiantados pelo operador aeroportuário. O quadro 13 mostra os fluxos financeiros conexos.

Quadro 13

Fluxos financeiros a partir do aeroporto de Alghero

(EUR)

	2010	2011	2012	TOTAL
Atividades 1 e 2:	[...]	[...]	[...]	[...]
Atividade 3	[...]	[...]	[...]	[...]
Montante total pago às companhias aéreas	4 537 447	4 941 510	4 262 250	13 741 207
Total comunicado do operador aeroportuário à Região	4 657 311	4 977 945	4 869 410	14 504 666
Direito a contribuições ao abrigo da Lei de 2010	5 000 000	4 777 320	8 405 080	18 182 401
Total das contribuições ao abrigo da Lei de 2010 reembolsadas ao operador aeroportuário	4 250 000	4 060 722	0	8 310 722

5.5.1.3. Os beneficiários das medidas

- (316) A SOGAER considera que os beneficiários efetivos das três atividades definidas na Lei n.º 10/2010 foram o setor turístico da ilha e, indiretamente, a própria Região, graças ao aumento das receitas fiscais em resultado da expansão do turismo.
- (317) A subvenção que a Região concedeu aos aeroportos estava sujeita à condição de estes repercutirem os fundos recebidos, de modo a não poderem ser considerados beneficiários efetivos dos mesmos. O mesmo se aplica às duas principais companhias aéreas de baixo custo que operam no aeroporto de Cagliari, a Ryanair e a easyJet, que eram ambas empresas estrangeiras auxiliadas pela Região para prosseguirem objetivos regionais.

5.5.1.4. Ausência de auxílio estatal

- (318) A SOGAER analisa os elementos que constituem uma medida de auxílio estatal e, em particular, a questão de saber se o pagamento efetuado conferiu uma vantagem concorrencial. A empresa afirma que a compensação regional nunca cobriu mais de uma parte dos custos adicionais suportados pelas transportadoras aéreas para abrir novas rotas ou expandir as existentes. Dá o exemplo da Ryanair, cuja compensação paga pela Região, através da SOGAER, cobriu cerca de um décimo dos custos estimados da exploração das rotas solicitadas.

- (319) A SOGAER sublinha que o mecanismo criado constitui uma solução vantajosa para todas as partes interessadas: os passageiros podem voar de e para a ilha a preços competitivos, enquanto a Região obtém receitas adicionais provenientes do turismo. Os setores do turismo e da hotelaria e restauração regionais, as companhias aéreas e os aeroportos são igualmente beneficiados. A SOGAER contesta, conseqüentemente, a abordagem adotada pela Comissão, que parece decidida a romper este círculo virtuoso.
- (320) A SOGAER selecionou sempre as transportadoras após publicação de um convite no seu próprio sítio *web*. A possibilidade de servir o aeroporto de Cagliari estava aberta a todas as transportadoras interessadas nas mesmas condições económicas. A SOGAER alega que, se as companhias aéreas em questão conseguem obter maiores lucros do que as outras companhias aéreas, graças aos seus modelos de negócios específicos, não se pode atribuir este facto ao auxílio estatal concedido pelo operador aeroportuário ou pela Região, nem penalizar as transportadoras pelo mesmo.
- (321) Em conclusão, a SOGAER considera que não existe qualquer auxílio estatal, porque i) não há uma vantagem indevida para as transportadoras; ii) o princípio do investidor privado numa economia de mercado encontra-se preenchido, devido aos ganhos para o erário público regional, que são superiores às despesas incorridas ao abrigo do artigo 3.º da Lei n.º 10/2010; e iii) o auxílio vai para os setores do turismo e da hotelaria e restauração da ilha, e a sua escala não é suscetível de afetar o comércio intra-União.

5.5.1.5. *Serviços de interesse económico geral (SIEG)*

- (322) A SOGAER considera que a análise que a Comissão faz da seletividade da vantagem é excessivamente rigorosa. A Comissão alega que a Lei n.º 10/2010 se refere não a rotas específicas, mas sim ao objetivo geral de desenvolver o transporte aéreo. A Comissão objeta que tal contraria o primeiro critério *Altmark* relativo à definição clara dos requisitos que a empresa beneficiária deve satisfazer para obter compensação por um serviço de interesse económico geral.
- (323) Na opinião da SOGAER, resultava claramente da legislação regional que a compensação só seria concedida às companhias aéreas que abrissem novas rotas ou expandissem as existentes. A SOGAER considera que, como objetivo, essa obrigação é suficientemente precisa.
- (324) A abordagem da Comissão no que respeita à definição dos parâmetros para calcular a compensação é igualmente severa. A SOGAER alega que o volume da compensação paga às transportadoras aéreas foi calculado com base em critérios mais restritivos do que os estabelecidos pela Região, e que isto deveria ser suficiente para satisfazer o segundo critério *Altmark*.
- (325) Quanto ao terceiro e ao quarto critérios *Altmark*, a SOGAER afirma ter publicado um anúncio específico no *Jornal Oficial da União Europeia* em 2003, que foi seguido em junho e agosto do mesmo ano por um anúncio no principal jornal diário europeu. Nenhuma transportadora aérea apresentou propostas e a SOGAER publicou um anúncio permanente no seu próprio sítio *web*. A SOGAER sempre evitou qualquer forma de sobrecompensação pelos serviços solicitados, mesmo quando havia apenas uma transportadora interessada e a sua margem de negociação era conseqüentemente menor.
- (326) A SOGAER não tem conhecimento de nenhum ato jurídico mediante o qual a Região incumba os operadores aeroportuários do cumprimento de uma obrigação de serviço público. Os esforços da Comissão para determinar se o nível de compensação concedido aos operadores aeroportuários foi ou não proporcionado estão, por conseguinte, condenados ao insucesso.

5.5.1.6. *O princípio do investidor numa economia de mercado e as Orientações relativas à aviação de 2014*

- (327) A SOGAER afirma ter-se comportado com as companhias aéreas de baixo custo, em particular com a Ryanair, da mesma forma que se comportavam os aeroportos sob gestão privada. Em apoio desta afirmação, refere o relatório da empresa de consultoria a atuar em nome da Ryanair, de 28 de junho de 2013.
- (328) Alega que muitos dos critérios de compatibilidade estabelecidos nas Orientações relativas à aviação de 2014 estão substancialmente satisfeitos no caso em apreço: i) a SOGAER geriu o auxílio ou a compensação pela abertura de novas rotas, ou pela expansão das existentes, em nome da Região; ii) a compensação representou cerca de um décimo dos custos de exploração médios; e iii) todas as companhias aéreas que beneficiaram das atividades em análise são detentoras de licenças de exploração válidas. Por conseguinte, a SOGAER considera que, se as Orientações forem interpretadas em termos substantivos e não em termos formais, é possível concluir que o auxílio em apreço é compatível.

5.5.2. OBSERVAÇÕES SOBRE A APLICAÇÃO DAS ORIENTAÇÕES RELATIVAS À AVIAÇÃO DE 2014 ÀS MEDIDAS EM APREÇO

- (329) A SOGAER observa que a isenção prevista no ponto 137 das Orientações relativas à aviação de 2014 deve ser aplicada no caso do aeroporto Cagliari, apesar de este acolher mais de três milhões de passageiros. De outro modo, o aeroporto Cagliari seria tratado de forma diferente dos outros dois aeroportos da Sardenha implicados nas atividades em análise.
- (330) A SOGAER salienta que os auxílios em questão serviram para facilitar a mobilidade dos cidadãos da União de e para o aeroporto de Cagliari, aumentando significativamente o número de voos intra-União de e para a capital da ilha.
- (331) Sobre a necessidade de intervenção por parte da Região, a SOGAER afirma que, sem as contribuições regionais para compensar o financiamento que repercutiu nas companhias aéreas e noutros prestadores de serviços, as contas da SOGAER teriam apresentado prejuízo. Não havia outra forma de atingir o objetivo de melhorar as ligações entre a Região e o resto da União que pudesse implicar menos distorções da concorrência.
- (332) A SOGAER sublinha que a Região sempre limitou os auxílios ao mínimo, apenas efetuando pagamentos relativos aos elementos adequadamente contabilizados pelo operador aeroportuário.
- (333) No que respeita à prevenção dos efeitos adversos para a concorrência e o comércio na União, a SOGAER observa que o regime era aplicável a todos os outros aeroportos regionais, apesar de estes concorrerem entre si, permitindo assim a cobertura das respetivas diferenças entre os custos de exploração e as receitas.
- (334) Por último, a SOGAER afirma que, se a Comissão considerasse que o regime em análise constitui um auxílio ao financiamento concedido à SOGAER, esse auxílio deveria, em qualquer caso, ser considerado compatível com o mercado interno, uma vez que está conforme com os critérios e as condições referidos na secção 5.1.2 das Orientações relativas à aviação.

6. OBSERVAÇÕES DA ITÁLIA SOBRE OS COMENTÁRIOS DAS PARTES INTERESSADAS

6.1. OBSERVAÇÕES DA ITÁLIA SOBRE OS COMENTÁRIOS DA RYANAIR

- (335) As autoridades regionais contestam as afirmações da Ryanair de que os aeroportos agiram em conformidade com o princípio do investidor numa economia de mercado ao manterem relações comerciais com as companhias aéreas para aumentar o tráfego de passageiros e, conseqüentemente, as receitas. Na realidade, as empresas gestoras dos aeroportos apenas serviam de intermediários, limitando-se a assegurar a transferência de recursos para as companhias aéreas.
- (336) Segundo a Região, neste caso, o investidor numa economia de mercado foi a Região, que ponderava o investimento em termos do seu impacto económico positivo para o território.
- (337) A Itália apresentou uma comunicação da autoridade nacional para a aviação civil italiana ⁽⁹³⁾, declarando que a possibilidade de os aeroportos fazerem publicidade nos sítios *web* das companhias aéreas de baixo custo representaria uma vantagem para os setores do turismo e do comércio, dado que os aeroportos regionais não beneficiam das posições de mercado consolidadas nem do grau de visibilidade garantida dos aeroportos principais.
- (338) Tanto a Itália como a ENAC contestam a afirmação da Ryanair de que a situação existente na Sardenha se devia à inadequação das regras aplicáveis às rotas sujeitas a obrigações de serviço público nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e à forma como essas regras eram aplicadas pelas autoridades italianas. A Itália observa que o objetivo da continuidade territorial é garantir que todos os cidadãos podem circular no território nacional ou da União em iguais condições de qualidade e custo. As obrigações de serviço público autorizadas pelo Regulamento (CE) n.º 1008/2008 permitem que qualquer transportadora aérea da União aceite os termos dessas obrigações sem compensação financeira. Caso nenhuma transportadora se proponha a prestar o serviço, realiza-se um concurso europeu, com atribuição de uma compensação financeira. A este respeito, as autoridades italianas salientam que as relações comerciais com as transportadoras devem ser diretamente mantidas pelos aeroportos; no entanto, a seleção efetuada pelo Estado para garantir a manutenção da continuidade territorial através de obrigações de serviço público é uma questão diferente.

⁽⁹³⁾ Ente Nazionale per l'Aviazione Civile — ENAC.

6.2. OBSERVAÇÕES DA ITÁLIA SOBRE OS COMENTÁRIOS DA EASYJET

- (339) A Itália apresentou observações sobre os comentários da easyJet e da empresa de consultoria a atuar em seu nome. A Itália discorda tanto da abordagem global como das conclusões extraídas pela empresa de consultoria no seu relatório «*Economic MEOP assessment of the agreements between easyJet and Olbia airport*» [Avaliação económica à luz do princípio do operador numa economia de mercado dos acordos entre a easyJet e o aeroporto de Olbia].
- (340) A Itália refuta as alegações da easyJet por três razões:
- a) A Itália considera que o princípio do operador numa economia de mercado não deve ser aplicado ao aeroporto de Olbia porque o operador do aeroporto é um operador privado, a sociedade GEASAR, e não um operador público na aceção das regras da União em matéria de auxílios estatais. As suas escolhas e ações baseiam-se, por conseguinte, em critérios de mercado, exceto se essas escolhas forem prescritas por regulamentos públicos *ad hoc*.
 - b) Neste caso, porém, a Itália presume que, ao contrário do que alega a empresa de consultoria, os contratos de *marketing* em questão não foram celebrados pela GEASAR para obter uma rendibilidade suposta mas inexistente, mas unicamente por serem exigidos e regulamentados por uma medida pública específica. A Lei n.º 10/2010 visa, em especial, incentivar o transporte aéreo através da concessão de contribuições às companhias aéreas. Desde que a lei foi revogada, essas atividades cessaram.
 - c) Em terceiro lugar, no entender da Itália, as contribuições pagas pela Região ao operador aeroportuário para cobrir os custos das atividades em questão apenas «transitam» através da sociedade gestora do aeroporto, que transferiu a totalidade do montante envolvido para o beneficiário efetivo, isto é, a companhia aérea em causa.
- (341) Por conseguinte, se as alegações da empresa de consultoria forem aceites, a Itália considera que os seus cálculos estão errados. O relatório da empresa de consultoria baseia-se nos dados das demonstrações financeiras da GEASAR relativas aos exercícios a partir de 2004, as quais indicam as receitas do tráfego aeroportuário, bem como os principais dados económicos correspondentes aos resultados de exploração do exercício, mas não apresentam os dados de contabilidade analítica necessários para efetuar a análise da rendibilidade de uma forma precisa. Em consequência, a empresa de consultoria sobestima as receitas resultantes dos contratos, principalmente as receitas não aeronáuticas. Ao contrário da avaliação da empresa de consultoria, a Itália considera que o balanço dos contratos de *marketing* em questão é negativo e não positivo. Esta apreciação aplica-se tanto aos contratos de *marketing* celebrados com a easyJet como aos contratos celebrados com todas as outras companhias aéreas envolvidas, o que confirma, segundo a Itália, que tais acordos foram celebrados em execução direta da Lei n.º 10/2010.
- (342) Por último, a Itália rejeita a inclusão dos contratos de assistência em escala entre a GEASAR e as companhias aéreas em causa na análise efetuada pela empresa de consultoria. Os contratos de assistência em escala são contratos típicos, negociados e executados de forma comercial, e referem-se à prestação de serviços mediante o pagamento de uma contrapartida financeira pela companhia aérea. Não estão relacionados com a Lei n.º 10/2010 nem com as atividades desenvolvidas ao abrigo dessa lei. A contrapartida constante desses contratos baseia-se nas práticas comerciais habituais do operador aeroportuário, que consistem em aplicar tarifas e descontos com base no volume e noutros fatores. Com efeito, tais contratos permaneceram em vigor após a revogação da Lei n.º 10/2010, com preços semelhantes ou até inferiores aos dos anos anteriores.

7. APRECIACÃO DO AUXÍLIO

7.1. INTRODUÇÃO E ÂMBITO DE APLICAÇÃO DA DECISÃO

- (343) Em primeiro lugar, deve avaliar-se se o financiamento fornecido pelos operadores aeroportuários às companhias aéreas a título das atividades 1 e 2, ao abrigo da Lei n.º 10/2010, no período de 2010-2013 constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.
- (344) Tal como referido na secção 2, a decisão de início do procedimento observou que, uma vez que a Comissão estava a investigar um eventual auxílio ilegal concedido pelo operador do aeroporto de Alghero no Processo SA.23098 ⁽⁹⁴⁾, o presente caso só abrange as medidas que não estão a ser apreciadas nesse processo ⁽⁹⁵⁾.
- (345) Embora nem todos os pagamentos efetuados pela SOGEAAL a título das atividades 1 e 2 estejam abrangidos pelos contratos examinados no Processo SA.23098, a grande maioria desses pagamentos foi avaliada nesse

⁽⁹⁴⁾ Decisão (UE) 2015/1584 da Comissão, de 1 de outubro de 2014, relativa ao Auxílio estatal SA.23098 (37/07) (ex NN 36/07) concedido pela Itália à Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. e a várias transportadoras aéreas que operam no aeroporto de Alghero (JO L 250 de 25.9.2015, p. 38).

⁽⁹⁵⁾ Ver considerandos 51 a 54.

processo. Além disso, nem sempre é fácil distingui-los claramente, dado que a relação financeira entre a SOGEAAL e uma dada companhia aérea, no período em causa, pode ser regida por diversos contratos e só alguns deles foram considerados no Processo SA.23098. A Comissão considera, portanto, adequado excluir do âmbito do presente procedimento todos os acordos que a SOGEAAL celebrou com companhias aéreas ao abrigo do regime em apreço ⁽⁹⁶⁾.

- (346) Acresce que o âmbito da decisão de início do procedimento não incluía o eventual auxílio concedido pelos operadores aeroportuários a outros prestadores que não as companhias aéreas a título da atividade 3. Por conseguinte, a Comissão não pode tomar posição sobre esse aspeto. A segunda questão a apreciar é se os operadores aeroportuários receberam ou não auxílios da Região.

7.2. EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO

- (347) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado «são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções».

- (348) Os critérios estabelecidos no artigo 107.º, n.º 1, do Tratado são cumulativos. Por conseguinte, para que as medidas em questão constituam um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, é necessário que todas as condições seguintes se encontrem preenchidas. As medidas devem, nomeadamente:

- a) Ser concedidas pelo Estado ou através de recursos estatais;
- b) Beneficiar determinadas empresas ou a produção de determinados bens;
- c) Falsear ou ameaçar falsear a concorrência;
- d) Afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

- (349) A Comissão observa que as medidas notificadas constituem um regime de auxílio na aceção do artigo 1.º, alínea d), do Regulamento (UE) 2015/1589. Com base no quadro jurídico descrito na secção 2 da presente decisão, sem que sejam exigidas outras medidas de execução para além das já descritas, podem ser concedidos auxílios individuais a empresas (tais como companhias aéreas) definidas na Lei n.º 10/2010 de uma forma geral e abstrata (ou seja, não são designadas empresas individuais).

7.2.1. FINANCIAMENTO CONCEDIDO PELOS OPERADORES AEROPORTUÁRIOS ÀS COMPANHIAS AÉREAS A TÍTULO DAS ATIVIDADES 1 E 2 (LEI N.º 10/2010) NO PERÍODO DE 2010-2013 — EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO ESTATAL A FAVOR DAS COMPANHIAS AÉREAS

- (350) Nesta subsecção, apreciar-se-á se o financiamento concedido pela Região às companhias aéreas, através dos operadores dos aeroportos da Sardenha, ao abrigo da Lei n.º 10/2010 constitui um auxílio estatal às companhias aéreas.

7.2.1.1. *Noção de empresa e de atividade económica*

- (351) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, as regras relativas aos auxílios estatais aplicam-se apenas quando o destinatário é uma «empresa». O Tribunal de Justiça tem sistematicamente definido empresas como entidades que desenvolvem uma atividade económica, independentemente do seu estatuto jurídico ou de propriedade e do modo como são financiadas ⁽⁹⁷⁾. Uma atividade económica é a atividade que consiste em oferecer bens e serviços num determinado mercado ⁽⁹⁸⁾.

- (352) As companhias aéreas prestam serviços de transporte aéreo de passageiros regulares no mercado. Esses serviços correspondem aos definidos para a atividade 1 (ver considerando 44) e consistem na exploração de voos comerciais e no transporte de passageiros por via aérea. As companhias exercem claramente uma atividade económica.

⁽⁹⁶⁾ No que respeita à aplicação do regime, a Comissão observa que a Itália já tinha informado na fase do procedimento formal no Processo SA.23098, que a decisão de celebrar acordos comerciais entre a SOGEAAL e as companhias aéreas foi tomada em concertação com a Região na sua qualidade de acionista detentor do controlo da SOGEAAL (ver, em particular, o considerando 383).

⁽⁹⁷⁾ Ver Comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras de interesse económico geral (JO C 8 de 11.1.2012, p. 4), ponto 2.1, e a jurisprudência conexa, nomeadamente o acórdão de 12 de setembro de 2000, *Pavlov e outros*, Processos C-180/98, C-181/98, C-182/98, C-183/98 e C-184/98, EU:C:2000:428.

⁽⁹⁸⁾ Acórdão de 16 de junho de 1987, Comissão/Itália, Processo 118/85, EU:C:1987:283, n.º 7; Acórdão de 18 de junho de 1998, Comissão/Itália, Processo C-35/96, EU:C:1998:303, n.º 36; Acórdão no processo *Pavlov e outros*, EU:C:2000:428, n.º 75.

- (353) A AMS, que não é uma companhia aérea mas recebeu financiamento a título da atividade 2, é uma filial a 100 % da Ryanair. Consequentemente, pode partir-se do princípio de que a Ryanair exerceu uma influência decisiva no comportamento da AMS. Para efeitos da aplicação das regras em matéria de auxílios estatais neste caso, e de acordo com a prática da Comissão ⁽⁹⁹⁾, considera-se que a AMS e a Ryanair constituem uma única empresa na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado. Para facilitar a referência, considerar-se-á que a AMS, constituindo uma única empresa em conjunto com a Ryanair, também é uma companhia aérea.
- (354) Por conseguinte, as companhias aéreas que beneficiaram dos fundos concedidos pela Região através dos operadores aeroportuários exercem uma atividade económica e são consideradas empresas para efeitos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

7.2.1.2. Recursos estatais e imputabilidade ao Estado

- (355) O conceito de auxílio estatal aplica-se a qualquer vantagem financiada com recursos estatais, conferida pelo próprio Estado ou por qualquer organismo intermediário agindo no âmbito de poderes que lhe tenham sido atribuídos. Para efeitos do artigo 107.º do Tratado, os recursos das autoridades locais são recursos estatais.
- (356) O regime tem origem numa lei regional e é financiado por recursos provenientes da Região. Para efeitos do artigo 107.º do Tratado, os recursos das autoridades locais ou regionais são recursos estatais e as decisões de tais autoridades devem ser consideradas «imputáveis ao Estado» ⁽¹⁰⁰⁾. Como tal, o regime é imputável ao Estado e financiado através de recursos estatais para efeitos da legislação em matéria de auxílios estatais.
- (357) O mesmo se aplica aos fluxos financeiros dos operadores aeroportuários para as companhias aéreas.
- (358) As companhias aéreas receberam financiamento da Região através dos operadores dos aeroportos da Sardenha para abrirem novas rotas, aumentarem as frequências ou prolongarem os períodos de funcionamento das rotas existentes, como foi nomeadamente descrito no quadro 8, e para prestarem serviços de *marketing*.
- (359) O comportamento dos operadores aeroportuários foi determinado pela Região através da Lei n.º 10/2010 e dos planos de atividades, que tinham de ser aprovados pela Região antes da sua execução. O mecanismo instituído através da Lei n.º 10/2010 prevê que a Região transfira fundos públicos para os operadores aeroportuários, que, por sua vez, os transferem para as companhias aéreas, em conformidade com as especificações pormenorizadas dos planos de atividades aprovados pela Região. Os planos de atividades foram concebidos e propostos, em primeiro lugar, pelos operadores aeroportuários, mas a Região reviu os planos, aprovou-os e determinou o financiamento concedido ao operador aeroportuário nessa base. Através da aprovação dos planos de atividade pormenorizados, a Região determinou de forma precisa como cada operador aeroportuário iria atribuir o financiamento recebido da Região às companhias aéreas. Tal como descrito na secção 2.7.3, o processo de controlo instituído (que determina o pagamento da última fração aos operadores aeroportuários) também garante o cumprimento dessas obrigações.
- (360) Por conseguinte, pode considerar-se que os operadores aeroportuários eram intermediários entre a Região e as companhias aéreas. Limitavam-se a executar o regime de auxílio transferindo para as companhias aéreas a totalidade dos fundos recebidos da Região. Deste modo, agiam em conformidade com as instruções recebidas da Região através dos planos de atividades aprovados.
- (361) Tendo em conta o que precede, os pagamentos efetuados pelos operadores aeroportuários às companhias aéreas a título do financiamento das atividades 1 e 2 são financiados através de recursos estatais (na medida em que os operadores aeroportuários recebiam fundos da Região para financiar essas atividades ⁽¹⁰¹⁾) e são imputáveis ao Estado.

⁽⁹⁹⁾ A este respeito, ver Decisão (UE) 2015/1227 da Comissão, de 23 de julho de 2014, relativa ao auxílio estatal SA.22614 (C 53/07) concedido pela França à Câmara de Comércio e Indústria de Pau-Béarn, à Ryanair, à Airport Marketing Services e à Transavia (JO L 201 de 30.7.2015, p.109), em particular o considerando 290. Ver também a Decisão da Comissão sobre o aeroporto de Altenburg — ainda não publicada.

⁽¹⁰⁰⁾ Acórdão de 12 de maio de 2011, *Région Nord-Pas-de-Calais/Comissão* T-267/08 e T-279/08, EU:T:2011:209.

⁽¹⁰¹⁾ O limitado montante de fundos próprios que os operadores aeroportuários utilizaram para financiar as medidas não resultou de decisões discricionárias que tenham tomado, mas sim do facto de a Região ter reduzido *ex post* o nível de financiamento público canalizado para os operadores aeroportuários, apesar de estes já terem suportado os custos correspondentes ao financiamento das companhias aéreas. Ver secção 2.7, em particular os considerandos 83, 86 e 89.

7.2.1.3. *Vantagem económica*

- (362) Na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, uma vantagem é um benefício económico que uma empresa não teria obtido em condições normais de mercado, nomeadamente sem a intervenção estatal. Apenas o efeito da medida sobre a empresa é relevante, não o sendo a causa ou o objetivo da intervenção estatal. O facto de uma autoridade pública facultar a uma empresa financiamento que a liberta de custos que deveria normalmente suportar dá origem a uma vantagem económica.
- (363) No entanto, não é concedida qualquer vantagem se o financiamento puder ser considerado como uma compensação por um serviço público, em conformidade com os critérios estabelecidos no acórdão Altmark. Também não é conferida qualquer vantagem quando um Estado-Membro age em conformidade com o princípio do investidor numa economia de mercado.
- (364) Em primeiro lugar, é necessário examinar a natureza do financiamento concedido pela Região às companhias aéreas no contexto das atividades 1 e 2, e em que medida financia as suas atividades ou, por outras palavras, as liberta de custos que deveriam normalmente suportar.
- (365) No contexto da atividade 1, a Região exige que os operadores aeroportuários celebrem com as companhias aéreas acordos que forneçam às mesmas incentivos financeiros para aumentarem o tráfego aéreo (nomeadamente nas épocas baixas). As companhias aéreas são obrigadas a cumprir objetivos em termos de tráfego; recebem uma compensação financeira se cumprirem essas objetivos e incorrem em sanções se não o fizerem. Os pagamentos correspondentes são resultantes do regime de financiamento canalizado pela Região para as companhias aéreas através dos operadores aeroportuários, compensando parte dos custos incorridos por essas companhias aéreas na exploração das rotas em causa.
- (366) No contexto da atividade 2, a Região efetua pagamentos às companhias aéreas, através dos operadores aeroportuários, em contrapartida dos serviços de *marketing* prestados por essas companhias. Esses pagamentos não podem ser considerados como uma verdadeira contrapartida por serviços de *marketing*, uma vez que também visam compensar as companhias aéreas pelo aumento das suas atividades na Região. Tal como se verá mais adiante nos considerandos 368 e seguintes, o regime é concebido de forma a que os serviços de *marketing* a prestar pelas companhias aéreas no contexto da atividade 2 se destinem a promover, em primeiro lugar, os serviços de transporte aéreo prestados por essas mesmas companhias aéreas de e para a Sardenha.
- (367) A Itália salientou nos documentos de notificação ⁽¹⁰²⁾ que, no âmbito do regime, as ações de *marketing* financiadas pela Região no contexto da atividade 2 devem ser realizadas pelas companhias aéreas e visam aumentar o número de passageiras nas rotas abertas ou expandidas em resultado do regime ⁽¹⁰³⁾.
- (368) O facto de os serviços de *marketing* no contexto da atividade 2 deverem ser prestados por companhias aéreas e não por qualquer outro tipo de empresas capazes de prestar tais serviços é um fator que, só por si, leva naturalmente a que esses serviços de *marketing* promovam, em primeiro lugar, os serviços de transporte aéreo prestados pelas companhias aéreas em causa. Com efeito, normalmente as companhias aéreas promovem regiões e cidades, em especial nos seus sítios *web*, quando exploram voos para tais regiões e territórios, com o intuito de induzir os potenciais clientes a utilizarem os seus serviços para viajarem para essas zonas. Além disso, nos sítios *web* das companhias aéreas, a promoção de certas regiões e cidades costuma estar intrinsecamente associada à promoção dos voos que as companhias aéreas realizam para as ditas regiões, ou pelo menos às informações fornecidas sobre a existência e as características desses voos. Por exemplo, no caso da Ryanair, uma das companhias aéreas europeias que mais desenvolveu a promoção de regiões e cidades no seu sítio *web*, as páginas Internet dedicadas à promoção de regiões e destinos também fornecem, de forma bastante sistemática, informações sobre os voos que a Ryanair realiza para tais regiões e destinos ⁽¹⁰⁴⁾.
- (369) Acresce que o ato de execução da Lei n.º 10/2010 que define o conteúdo dos planos de atividades dos aeroportos ⁽¹⁰⁵⁾ dispõe que as ações de *marketing* devem ser realizadas no âmbito da atividade 2 «caso sejam abertas novas rotas ou o período das operações de voo seja prolongado» ⁽¹⁰⁶⁾. Essa disposição estabelece uma

⁽¹⁰²⁾ Documento «OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, No 10 «Misure per lo sviluppo del trasporto aereo» Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale», notificado pela Itália em 30 de novembro de 2011.

⁽¹⁰³⁾ «Definizione, attraverso gli *stessi* «Piani di attività», di adeguate strategie di marketing and pubblicità finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara» (sublinhado nosso), p.7.

⁽¹⁰⁴⁾ Ver, por exemplo, a página da Ryanair relativa a Milão (<https://www.ryanair.com/gb/en/plan-trip/destinations/flights-to-milan>, visitada em 6 de julho de 2016).

⁽¹⁰⁵⁾ Deliberazione nr 29/36 de 29 de julho de 2010.

⁽¹⁰⁶⁾ «I programmi dovranno prevedere la realizzazione di attività in coerenza con le seguenti direttive: [...] deve essere prevista adeguata promozione del territorio in caso di lancio di nuove rotte o di aumento di operatività dei voli» (sublinhado nosso), p. 3.

ligação clara entre os serviços de *marketing* a realizar no contexto da atividade 2 e a abertura de novas rotas ou a expansão das operações nas rotas existentes. Isto significa que os serviços de *marketing* a propor nos planos de atividades devem promover os próprios serviços de transporte aéreo novos ou alargados, de modo a aumentar o número de passageiros que os utilizam. Como já foi dito no considerando 367, esta interpretação foi explicitamente confirmada pela Itália.

- (370) Seria, além disso, inconcebível que os serviços de *marketing* em questão, que têm de ser necessariamente prestados por companhias aéreas, estivessem a cargo de outras companhias que não as que exploram os serviços de transporte aéreo novos ou alargados a que os serviços de *marketing* deviam estar ligados. Uma companhia aérea tem muito poucos incentivos para promover os serviços de um concorrente, mesmo contra remuneração.
- (371) A promoção dos seus próprios destinos faz parte das atividades normais de uma companhia aérea. Os destinos e regiões para onde efetuam voos constituem um dos elementos dos seus serviços de transporte que as companhias aéreas publicitam normalmente, juntamente com vários outros aspetos (preço dos bilhetes, conforto a bordo, serviços em voo, fiabilidade, flexibilidade dos bilhetes, programa de passageiro frequente, etc.).
- (372) À luz do que precede, pode concluir-se que os pagamentos efetuados pela Região às companhias aéreas no contexto da atividade 2 subvencionam os custos de *marketing* que as companhias aéreas deveriam normalmente suportar no contexto das suas operações de transporte aéreo. Além disso, na medida em que estão ligados à abertura de novas rotas ou à expansão das operações nas rotas existentes, esses pagamentos funcionam como incentivos financeiros para as companhias aéreas aumentarem o seu tráfego aéreo para a Sardenha. Nesse aspeto, são semelhantes aos pagamentos efetuados no contexto da atividade 1, com a diferença de se referirem a um aspeto específico dos serviços de transporte aéreo das companhias, ou seja, a promoção desses serviços.
- (373) Acresce ainda, como a Itália salienta na notificação ⁽¹⁰⁷⁾, que, ao abrigo do regime, as ações de *marketing* financiadas pela Região no contexto da atividade 2 devem constar dos mesmos planos de atividades referidos no contexto da atividade 1 ⁽¹⁰⁸⁾. Tal exigência cria uma ligação adicional entre a abertura e a expansão de rotas (que é o objetivo da atividade 1) e os acordos de *marketing* a celebrar no âmbito da atividade 2. Este facto reforça a conclusão de que os pagamentos efetuados pela Região às companhias aéreas, através dos operadores aeroportuários, no contexto da atividade 1 e da atividade 2 têm uma natureza semelhante: trata-se essencialmente de incentivos financeiros que subvencionam parte dos custos das companhias aéreas em troca da expansão das suas atividades de transporte aéreo de e para a Sardenha.
- (374) Além do mais, o regime estabelece uma distinção clara entre os serviços de *marketing* a prestar no contexto da atividade 2, ou seja, pelas companhias aéreas, e os serviços de *marketing* a prestar no contexto da atividade 3, ou seja, por outros tipos de empresas, o que corrobora a conclusão de que os serviços prestados no contexto da atividade 2 têm uma finalidade diferente da atividade 3, necessariamente ligada ao facto de os prestadores estarem envolvidos nas atividades de transporte aéreo. Logicamente, essa finalidade dificilmente poderá ser outra que não o aumento do tráfego aéreo de e para a Sardenha pelas companhias em causa.
- (375) Esta conclusão é ilustrada pela análise que a Comissão faz dos acordos celebrados entre os operadores aeroportuários e as companhias aéreas no contexto do regime. Por exemplo, os acordos da easyJet associam diretamente os serviços aeroportuários aos serviços de *marketing*. O ponto 3 do acordo com o operador do aeroporto de Olbia afirma que a transportadora pretende aumentar a sua atividade de e para esse aeroporto e que, a fim de expandir os seus voos, elaborou um programa de *marketing* e publicidade para promover os destinos e desenvolver os fluxos de tráfego em trânsito, em especial para os mercados internacionais.
- (376) Um exame dos diversos acordos de *marketing* celebrados entre os operadores aeroportuários e as companhias aéreas no âmbito do regime mostra que os serviços de *marketing* estão diretamente ligados aos voos realizados por essas companhias aéreas. Por conseguinte, os serviços de *marketing* visam diretamente os viajantes suscetíveis de utilizar os serviços de transporte prestados pelas companhias aéreas referidas nos acordos de *marketing*.

⁽¹⁰⁷⁾ Documento «OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, No 10 «Misure per lo sviluppo del trasporto aereo» Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale», notificado pela Itália em 30 de novembro de 2011.

⁽¹⁰⁸⁾ «Definizione, attraverso gli *stessi* «Piani di attività», di adeguate strategie di marketing and pubblicità finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara» (sublinhado nosso), p.7.

- (377) Em conclusão, os pagamentos efetuados pela Região às companhias aéreas, através dos operadores aeroportuários, tanto no contexto da atividade 1 como da atividade 2, devem ser considerados subvenções às companhias aéreas para realizarem mais voos de e para a Sardenha.
- (378) Resta analisar se os pagamentos efetuado pela Região às companhias aéreas, através dos operadores aeroportuários, para aumentarem as suas atividades de transporte aéreo com destino à Sardenha constituem uma compensação por uma obrigação de serviço público, em conformidade com os critérios Altmark, e se cumprem o princípio do operador numa economia de mercado.
- (379) O primeiro critério do acórdão Altmark é de que a empresa beneficiária tenha sido efetivamente incumbida do cumprimento de obrigações de serviço público e de que essas obrigações tenham sido claramente definidas. Como indica o ponto 70 das Orientações relativas à aviação de 2014, «no que respeita aos serviços de transporte aéreo, as obrigações de serviço público só podem ser impostas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008. Em especial, tais obrigações só podem ser impostas relativamente a uma rota ou a um grupo de rotas específicas, e não com relação a qualquer rota genérica com origem num determinado aeroporto, cidade ou região. Além disso, as obrigações de serviço público só podem ser impostas a uma rota para satisfazer necessidades de transporte que não podem ser adequadamente satisfeitas por uma rota aérea existente ou por outros meios de transporte» (notas omitidas). Com efeito, o transporte aéreo é um setor em que o legislador da União decidiu restringir a ampla margem de discricionariedade de que os Estados-Membros gozam normalmente ao classificar determinadas atividades como SIEG, mediante a imposição das condições estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 1008/2008. No entanto, as rotas sujeitas a obrigações de serviço público nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 existentes na Sardenha ⁽¹⁰⁹⁾ estão explicitamente excluídas do âmbito de aplicação da Lei n.º 10/2010, que é claramente concebida como um sistema paralelo ao sistema de obrigações de serviço público previsto no Regulamento (CE) n.º 1008/2008. Por conseguinte, não se pode considerar que o financiamento concedido pelos operadores aeroportuários às companhias aéreas ao abrigo da Lei n.º 10/2010 constitui uma compensação a essas companhias pela prestação de verdadeiros serviços de interesse económico geral. Em consequência, uma das quatro condições cumulativas do acórdão Altmark, neste caso a primeira, não se encontra preenchida.
- (380) Quanto à aplicação do princípio do operador numa economia de mercado, importa referir, em primeiro lugar, que a Itália não invocou tal princípio ⁽¹¹⁰⁾. Também não há quaisquer indícios de que a Região tenha agido como um operador numa economia de mercado ao criar o regime; de facto, é evidente que procurou alcançar objetivos de política pública, designadamente o reforço da economia regional através da atração de mais fluxos turísticos, e não obter lucros na sua qualidade de proprietária de um aeroporto.
- (381) Em segundo lugar, a Região concede financiamento às companhias aéreas através de diversos operadores aeroportuários, no âmbito de um regime regional aplicável a vários aeroportos. A Região não pode ser considerada um operador aeroportuário, tanto mais que só controla um dos operadores aeroportuários em causa. Deste modo, a «análise de rendibilidade incremental *ex ante*» apresentada nos pontos 61 a 66 das Orientações relativas à aviação de 2014 não pode ser aplicada neste caso. De acordo com esse método, a fim de apreciar se um operador aeroportuário, ao celebrar o acordo com uma companhia aérea, se comportou como um operador numa economia de mercado orientado por perspetivas de rendibilidade se teria comportado em circunstâncias idênticas, há que avaliar se, quando foram celebrados, era possível esperar que os acordos em questão contribuísem de forma acrescida para a rendibilidade do aeroporto e se fazem parte de uma estratégia global que leve à rendibilidade a longo prazo. Todavia, esse teste não é aplicável neste caso porque as medidas em apreço constituem um regime estabelecido por uma autoridade pública, por razões de política pública, que abrange vários aeroportos, e não um acordo individual entre um aeroporto e uma companhia aérea.
- (382) Quando concedeu o financiamento em causa às companhias aéreas no contexto da atividade 1 e da atividade 2, a Região não podia esperar qualquer retorno que um operador numa economia de mercado orientado por perspetivas de lucro teria tido em consideração em circunstâncias semelhantes. Os efeitos esperados do financiamento consistiam num aumento do número de passageiros aéreos com destino à Sardenha, o que só por si não gera dividendos, mais-valias ou qualquer outra forma de lucro para a Região. A Itália não identificou nenhum elemento de rendibilidade esperado pela Região em resultado do financiamento em causa. O principal efeito do aumento do tráfego aéreo é estimular o desenvolvimento económico da região, principalmente em certos setores, como o turismo, o comércio retalhista, os restaurantes, etc., com efeitos positivos para o desenvolvimento económico e o emprego regionais. Contudo, segundo jurisprudência constante ⁽¹¹¹⁾, tais «benefícios para as políticas públicas» não teriam sido tomados em consideração por um operador numa economia de mercado orientado por perspetivas de lucro e não devem, portanto, ser tidas em conta ao aplicar o princípio do operador numa economia de mercado.

⁽¹⁰⁹⁾ Desde 2000 que têm sido impostas obrigações de serviço público às rotas domésticas entre os aeroportos da Sardenha e os da Itália continental, em conformidade com as regras da União no setor do transporte aéreo.

⁽¹¹⁰⁾ Ver Acórdão do Tribunal de Justiça de 5 de junho de 2012, *Comissão/EDF*, Processo C-124/10, EU:C:2012:318, n.º 82.

⁽¹¹¹⁾ Ver acórdão no processo *Comissão/EDF*, EU:C:2012:318, n.º 79.

- (383) Pelas mesmas razões, um exercício de avaliação comparativa, como o descrito nos pontos 54 a 60 das Orientações relativas à aviação de 2014, não é pertinente neste caso.
- (384) De qualquer modo, a Itália não apresentou um plano de negócios, uma análise de rentabilidade *ex ante* ou documentos internos que demonstrem claramente que uma análise realizada antes da concessão do financiamento público revelou que a Região podia esperar obter desse financiamento uma rentabilidade financeira equivalente à que um operador numa economia de mercado orientado por perspectivas de lucro tomaria em consideração. A Região também não efetuou um exercício de avaliação comparativa, tal como definido nos pontos 54 a 60 das Orientações relativas à aviação de 2014. Designadamente, a Itália não facultou uma comparação das taxas aeroportuárias, líquidas de quaisquer benefícios fornecidos às companhias aéreas (como apoio em matéria de *marketing*, descontos ou qualquer outro incentivo), de um número suficiente de «aeroportos de comparação» adequados, cujos gestores se comportam como operadores de economia de mercado.
- (385) Esta circunstância confirma que a Região não se comportou face às companhias aéreas como um operador numa economia de mercado orientado por perspectivas de rentabilidade.
- (386) Além disso, não obstante o disposto na Lei n.º 10/2010, não se realizou qualquer concurso para selecionar as companhias aéreas e financiar os planos de atividade. Os operadores aeroportuários publicaram anúncios nos respetivos sítios *web* e escolheram a melhor proposta, o que significa que o apoio financeiro concedido às companhias aéreas não obedeceu a um processo de concurso aberto e transparente. Acresce que, como já foi explicado, o regime está primordialmente concebido para conceder fundos públicos às companhias aéreas e que este financiamento não corresponde nem a uma compensação por verdadeiras obrigações de serviço público nem a uma remuneração por produtos ou serviços que satisfaçam verdadeiras necessidades da Região. Consequentemente, mesmo que se tivessem realizado processos de concurso adequados para selecionar as companhias aéreas, não se poderia excluir a existência de uma vantagem.
- (387) Nestas circunstâncias, também não se justifica apreciar a relação financeira individual entre os aeroportos e as companhias aéreas, resultante da aplicação do regime, da forma prevista nos pontos 53 a 66 das Orientações relativas à aviação de 2014. Nesses pontos são dadas orientações sobre a forma de determinar se os preços cobrados por um aeroporto que tem recursos públicos à sua disposição respeitam o princípio do operador numa economia de mercado. No presente caso, porém, é evidente que os operadores aeroportuários não estavam a comportar-se como operadores numa economia de mercado quando celebraram os diversos contratos com as companhias aéreas. Estavam a executar um regime de auxílio concebido pela Região para aumentar o transporte aéreo em benefício geral do território.
- (388) À luz do que precede, a Comissão conclui que o financiamento concedido pela Região às companhias aéreas, através dos operadores aeroportuários, para financiar as atividades 1 e 2 no âmbito do regime conferiu uma vantagem económica às companhias aéreas em causa.

7.2.1.4. *Seletividade*

- (389) No caso vertente, o financiamento do regime pela Região não pode ser considerado como um regime de alcance geral. A Comissão considera, de facto, que a concessão e a execução do regime beneficiou exclusivamente certas empresas ou certos setores de atividade, nomeadamente as companhias aéreas financiadas pela Região através dos operadores aeroportuários ao abrigo do regime em apreço ⁽¹¹²⁾. As companhias aéreas que voam para a Sardenha e que não celebraram tais acordos não beneficiaram do mesmo apoio financeiro da Região, ou não beneficiaram deste nas condições previstas pela Lei n.º 10/2010. Uma vez que os beneficiários da vantagem económica em causa estão limitados a algumas empresas específicas de um setor específico (transporte aéreo), as medidas são seletivas.

7.2.1.5. *Distorção da concorrência e efeitos nas trocas comerciais*

- (390) Quando um auxílio concedido por um Estado-Membro reforça a posição de uma empresa relativamente a outras empresas concorrentes a nível das trocas comerciais intra-União, deve considerar-se que estas foram afetadas por esse auxílio. Em conformidade com a jurisprudência assente, para que uma medida distorça a concorrência é suficiente que o beneficiário do auxílio concorra com outras empresas em mercados abertos à concorrência.
- (391) A compensação paga às companhias aéreas através dos operadores aeroportuários constitui uma vantagem económica para as companhias aéreas em questão e é suscetível de reforçar a sua posição no mercado. O setor do transporte aéreo é caracterizado por uma concorrência intensa entre os operadores de diferentes

⁽¹¹²⁾ Ver, a esse propósito, o acórdão de 30 de junho de 2016, *Bélgica/Comissão*, Processo C-270/15, EU:C:2016:489, em particular o n.º 50.

Estados-Membros, em especial desde a entrada em vigor da terceira fase da liberalização dos transportes aéreos («terceiro pacote»), em 1 de janeiro de 1993. Decorre do que precede que as medidas afetam as trocas comerciais entre Estados-Membros e falseiam ou ameaçam falsear a concorrência no setor do transporte aéreo.

- (392) Por conseguinte, a compensação financeira concedida às companhias aéreas, através dos operadores aeroportuários, pelo financiamento das atividades 1 e 2 (Lei n.º 10/2010) no período de 2010-2013 falseia ou ameaça falsear a concorrência e afeta as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

7.2.1.6. Conclusão

- (393) A Comissão conclui que os fundos concedidos pela Região às companhias aéreas através dos operadores aeroportuários para o financiamento das atividades 1 e 2 constituem um auxílio estatal às companhias aéreas na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

7.2.2. EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO ESTATAL A FAVOR DOS OPERADORES AEROPORTUÁRIOS

- (394) Nesta subsecção, a questão em análise é se o financiamento concedido pela Região aos operadores dos aeroportos da Sardenha ao abrigo da Lei n.º 10/2010 constitui um auxílio estatal a esses aeroportos. A Comissão passará seguidamente a apreciar se o critério relativo à presença de uma vantagem económica se encontra preenchido.
- (395) Na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, uma vantagem é um benefício económico que uma empresa não teria obtido em condições normais de mercado, nomeadamente sem a intervenção estatal. Apenas o efeito das medidas sobre a empresa é relevante, não o sendo a causa nem o objetivo da intervenção estatal. Existe uma vantagem sempre que a situação financeira de uma empresa melhorar na sequência da intervenção do Estado.
- (396) Tal como é explicado na secção 7.2.1, ao abrigo da Lei n.º 10/2010, os operadores aeroportuários repercutiram plenamente os fundos recebidos da Região para financiar incentivos financeiros à expansão dos serviços de transporte aéreo, bem como acordos de *marketing*, que cofinanciaram através dos seus recursos próprios. Por conseguinte, os operadores aeroportuários eram intermediários e não conservavam em seu poder os fundos recebidos da Região, pelo que não podem ser considerados beneficiários diretos do regime de auxílio.
- (397) Contudo, uma vez que os incentivos financeiros e os pagamentos de *marketing* às companhias aéreas se destinavam a aumentar o tráfego aéreo e produziram esse efeito, importa avaliar se o aumento do tráfego aéreo confere uma vantagem indireta aos aeroportos em causa.
- (398) Na sua recente comunicação sobre a noção de auxílio estatal ⁽¹¹³⁾, a Comissão indicou que «[as] vantagens indiretas devem ser distinguidas de meros efeitos económicos secundários inerentes a quase todas as medidas de auxílio estatal (por exemplo, através de um aumento de produção). Para este propósito, os efeitos previsíveis da medida devem ser examinados de um ponto de vista ex ante. Existe uma vantagem indireta se a medida for concebida de forma a distribuir os seus efeitos secundários a empresas ou grupos de empresas identificáveis. É este o caso, por exemplo, se o auxílio direto for, *de facto ou de jure*, condicionado à compra de bens ou serviços produzidos apenas por determinadas empresas (por exemplo, apenas as empresas estabelecidas em determinadas zonas).»
- (399) A comunicação prossegue, numa nota de rodapé ⁽¹¹⁴⁾ relativa a essa passagem: «Em contrapartida, um efeito económico meramente secundário, sob a forma de uma maior produção (que não constitui auxílio indireto), pode verificar-se quando o auxílio for simplesmente canalizado através de uma empresa (por exemplo, um intermediário financeiro) que o repercute plenamente no beneficiário do auxílio.»
- (400) As atividades apreciadas neste caso não foram concebidas para canalizar os seus efeitos secundários para os aeroportos da Sardenha, mas sim para beneficiar um vasto grupo de empresas da região, em especial as que prestam serviços aos turistas.

⁽¹¹³⁾ Ponto 116 da Comunicação da Comissão sobre a noção de auxílio estatal nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, publicada em 19 de maio de 2016, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/notice_of_aid_en.pdf

⁽¹¹⁴⁾ Nota de rodapé 181.

- (401) Como já ficou demonstrado, o regime tinha a finalidade de canalizar fundos públicos para várias companhias aéreas e outros prestadores de serviços com vista à abertura de novas rotas (ou ao aumento das frequências), bem como à publicitação da Sardenha como um destino turístico acessível por via aérea. Ao abrigo do mecanismo que instituiu através da Lei n.º 10/2010 (tal como descrito na secção 2.7.2), a Região transfere os fundos públicos correspondentes para os operadores aeroportuários, que, por sua vez, os repercutem em terceiros, de acordo com as especificações pormenorizadas dos planos de atividades aprovados pela Região. Tal como é dito na secção 2.7.3, o processo de controlo instituído (que determina o pagamento da última fração aos operadores aeroportuários) também garante o cumprimento dessas obrigações.
- (402) A Comissão conclui, assim, que o auxílio é canalizado através dos operadores aeroportuários, que o repercutem plenamente nas companhias aéreas, as únicas beneficiárias efetivas do regime. Os operadores aeroportuários devem ser considerados *de jure* (devido às disposições da Lei n.º 10/2010) e *de facto* (devido aos fluxos financeiros efetivos analisados pela Comissão) como veículos utilizados para canalizar fundos públicos para as companhias aéreas
- (403) A Comissão observa que os operadores aeroportuários podem beneficiar do aumento do tráfego aéreo resultante do auxílio concedido às companhias aéreas ao abrigo do regime. Todavia, esses efeitos positivos são semelhantes aos sentidos por operadores económicos de outros setores cujas receitas estão ligadas ao número de passageiros dos transportes aéreos, principalmente o setor do turismo (aluguer de automóveis, hotéis, restaurantes, restauração, venda de combustíveis, comércio a retalho, etc...). Esses setores estão muito dependentes do número de passageiros que chegam aos aeroportos da Sardenha e que deles partem. Por conseguinte, a Comissão considera que o regime não foi concebido de modo a canalizar os seus efeitos secundários para os operadores aeroportuários, mas sim para beneficiar os vários setores relacionados com o turismo existentes na Sardenha.
- (404) Além disso, o efeito das medidas sobre os aeroportos é inerente à natureza e ao objetivo do regime, que consiste em aumentar o tráfego aéreo com destino à Sardenha concedendo incentivos adequados às companhias aéreas. O facto de estas últimas adquirirem serviços aeroportuários aos operadores dos três aeroportos da Sardenha em causa é um aspeto inerente ao regime e não pode ser separado do mesmo, uma vez que consiste em fornecer às companhias aéreas incentivos financeiros para aumentarem o tráfego aéreo. Não se trata, assim, de uma condição suplementar e independente respeitante à aquisição de bens ou serviços, que a Região acrescentou à conceção do seu regime para produzir outro efeito que não o principal efeito que deste era esperado, ou seja, o aumento do tráfego aéreo com destino à Sardenha.
- (405) À luz do que precede, a Comissão conclui que as atividades 1, 2 e 3 não conferem uma vantagem indireta aos operadores aeroportuários. Dado que uma das condições cumulativas para a presença de auxílios estatais não se encontra preenchida, a Comissão conclui igualmente que as atividades 1 e 2 não constituem um auxílio estatal.
- (406) Pelos motivos acima apresentados, conclui-se que os operadores aeroportuários em causa não receberam auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.

7.3. LEGALIDADE DO AUXÍLIO ÀS COMPANHIAS AÉREAS

- (407) As medidas foram notificadas à Comissão em 30 de novembro de 2011, mas a Itália executou o regime sem que a Comissão o tivesse aprovado. O financiamento ao abrigo da Lei n.º 10/2010 foi concedido pela Região aos operadores aeroportuários, que por sua vez o concederam às companhias aéreas, durante o período de 2010-2013 ⁽¹¹⁵⁾.
- (408) Além disso, não há qualquer regulamento de isenção por categoria que abranja o regime em causa. Em particular, a Decisão SIEG não é aplicável, visto que o financiamento das companhias aéreas ao abrigo do regime não pode ser considerado como uma compensação por um verdadeiro SIEG que lhes tenha sido confiado ⁽¹¹⁶⁾.
- (409) A Itália não cumpriu, assim, as obrigações que lhe incumbiam nos termos do artigo 108.º do Tratado e, por conseguinte, o financiamento das companhias aéreas ao abrigo do regime é considerado ilegal por força do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado.

⁽¹¹⁵⁾ Ver quadro 6 na secção 2.8.

⁽¹¹⁶⁾ Ver considerando 379.

7.4. COMPATIBILIDADE DO AUXÍLIO ÀS COMPANHIAS AÉREAS

- (410) O ónus da prova relativo à compatibilidade do auxílio com o mercado interno, em derrogação do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, recai principalmente sobre o Estado-Membro em causa. A Itália observa ⁽¹¹⁷⁾ que a Lei n.º 10/2010 não foi concebida como um regime de apoio à abertura de novas rotas e que o regime não preenche os critérios de compatibilidade aplicáveis ao auxílio ao arranque tal como definido no ponto 79 das Orientações relativas à aviação de 2005. A Itália sugere, no entanto, que a Comissão deveria, neste caso, aplicar o ponto 81 das Orientações relativas à aviação de 2005, o qual afirma que «a Comissão poderá analisar, caso a caso, os auxílios ou os regimes que não satisfazem integralmente os critérios que precedem [os descritos no ponto 79], mas chegará a uma situação comparável» ⁽¹¹⁸⁾.

7.4.1. QUADRO JURÍDICO APLICÁVEL

- (411) Na medida em que as atividades não podem ser consideradas como uma compensação paga às companhias aéreas por um verdadeiro SIEG, o quadro SIEG baseado no artigo 106.º, n.º 2, do Tratado não pode ser aplicado neste caso.
- (412) Quanto aos auxílios ao arranque, as Orientações relativas à aviação de 2014 afirmam que «[n]o que respeita aos auxílios a empresas em fase de arranque destinados a companhias aéreas, a Comissão aplicará os princípios fixados nas presentes Orientações a todas as medidas de auxílio a empresas em fase de arranque notificadas relativamente às quais é convidada a tomar uma decisão a partir de 4 de abril de 2014, mesmo se as medidas tiverem sido notificadas antes dessa data. Em conformidade com a Comunicação da Comissão relativa à determinação das regras aplicáveis à apreciação dos auxílios estatais concedidos ilegalmente, a Comissão aplicará aos auxílios a empresas em fase de arranque para companhias aéreas concedidos ilegalmente as regras em vigor à data em que o auxílio foi concedido. Assim, a Comissão aplicará os princípios fixados nas presentes Orientações no caso de auxílios a empresas em fase de arranque destinados a companhias aéreas concedidos ilegalmente a partir de 4 de abril de 2014» ⁽¹¹⁹⁾.
- (413) Por sua vez, as Orientações relativas à aviação de 2005 dispõem que «[a] Comissão analisará a compatibilidade dos [...] auxílios ao arranque concedidos sem a sua autorização e, por isso mesmo, em infração do disposto no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado [atual artigo 108.º, n.º 3, do Tratado], com base nas presentes orientações, caso o auxílio tenha começado a ser pago após a publicação destas no *Jornal Oficial da União Europeia*» ⁽¹²⁰⁾.
- (414) O financiamento regional foi concedido entre 2010 e 2013, antes da publicação das Orientações relativas à aviação de 2014. Por conseguinte, a Comissão aplicará as Orientações relativas à aviação de 2005 na avaliação da compensação financeira paga pelos operadores aeroportuários às companhias aéreas pelo financiamento das atividades 1 e 2 (Lei n.º 10/2010) no período de 2010-2013.

7.4.2. AVALIAÇÃO DA COMPATIBILIDADE DA COMPENSAÇÃO FINANCEIRA CONCEDIDA PELOS OPERADORES AEROPORTUÁRIOS ÀS COMPANHIAS AÉREAS PELO FINANCIAMENTO DAS ATIVIDADES 1 E 2 (LEI N.º 10/2010) NO PERÍODO DE 2010-2013

- (415) Considerando que as condições de compatibilidade para os auxílios ao arranque consagradas no ponto 79 das Orientações relativas à aviação de 2005 são cumulativas, basta demonstrar que uma dessas condições não é cumprida para concluir que os auxílios às companhias aéreas não são compatíveis. Todavia, a Comissão apreciará vários critérios estabelecidos nas Orientações relativas à aviação de 2005 para avaliar a compatibilidade das medidas de auxílio em apreço.
- (416) O ponto 79, alínea d), das Orientações relativas à aviação de 2005 exige a viabilidade a longo prazo e a degressividade da medida em questão: «a linha que é objeto de auxílio deve revelar-se viável a prazo, ou seja, cobrir no mínimo os custos respetivos, sem financiamento público. É por esta razão que os auxílios ao arranque devem ser degressivos e limitados no tempo». As atividades definidas na Lei n.º 10/2010 nunca foram definidas de modo a visarem a viabilidade a longo prazo das rotas em questão e nada no sistema estabelecido por essa lei garante que o montante do auxílio seja degressivo ao longo do período de 2010-2013 ⁽¹²¹⁾. Não há qualquer indicação de que as rotas em causa deveriam tornar-se rentáveis para as companhias aéreas sem o financiamento público.

⁽¹¹⁷⁾ Comunicação da Região da Sardenha de 18 de maio de 2015, ponto 10, p. 12.

⁽¹¹⁸⁾ Comunicação da Itália de 18 de maio de 2015 (referência 4812), em resposta a um pedido da Comissão, p. 12-13.

⁽¹¹⁹⁾ Orientações relativas à aviação de 2014, ponto 174.

⁽¹²⁰⁾ Orientações relativas à aviação de 2005, ponto 85.

⁽¹²¹⁾ Ver quadro 5 na secção 69.

- (417) O ponto 79, alínea e), das Orientações relativas à aviação de 2005 acrescenta o critério de compensação dos custos adicionais de arranque: «o montante do auxílio deve estar estritamente ligado aos custos adicionais de arranque que estão associados ao lançamento da nova rota ou frequência e que o operador aéreo não terá de suportar uma vez atingido o ritmo de funcionamento normal». O financiamento regional não está relacionado com custos de arranque específicos e nada no sistema estabelecido pela Lei n.º 10/2010 garante que o montante do auxílio está limitado a tais custos. A Itália nunca aduziu quaisquer provas que demonstrassem que os fundos concedidos pela Região a título das atividades 1 e 2 foram calculados com base nos custos de arranque das companhias aéreas ou estavam limitados a tais custos. A Região, ao financiar os operadores aeroportuários, pretendia desenvolver o tráfego aéreo através da abertura de novas rotas, do aumento das frequências nas rotas existentes e da redução do carácter sazonal das mesmas, e melhorar o desenvolvimento e o turismo regional através de ações de *marketing* realizadas pelas companhias aéreas. Por conseguinte, a Região nunca pretendeu compensar as companhias aéreas por custos de arranque adicionais, pelo que este critério não está preenchido.
- (418) Além disso, o ponto 79, alínea f), das Orientações relativas à aviação de 2005 estabelece condições de intensidade e duração: «O montante do auxílio não pode exceder, anualmente, 50 % do montante dos custos elegíveis respeitantes a esse ano e, relativamente ao seu período de duração, uma média de 30 % dos custos elegíveis.» Em momento algum a Itália mencionou o conceito de «custos elegíveis», tal como explicado nas Orientações, nem quaisquer limiares para esses custos. Os operadores aeroportuários apresentaram os seus planos de atividades à Região com uma indicação do montante total dos custos incorridos com a execução das medidas. Em seguida, a Região decidiu o montante a conceder anualmente a cada operador aeroportuário, mas esse montante nunca foi limitado a 50 % dos custos incorridos num ano. Não há quaisquer indícios de que a despesa regional relativa às atividades 1 e 2 tenha ascendido ao dobro do montante do auxílio. Por conseguinte, este critério não está preenchido.
- (419) O ponto 79, alínea h), das Orientações relativas à aviação de 2005 acrescenta o critério da atribuição não discriminatória: «qualquer entidade pública que tencione conceder a uma companhia, via um aeroporto ou não, auxílios ao arranque de uma nova rota deve tornar o seu projeto público num prazo suficiente e mediante publicidade adequada para permitir a todas as companhias aéreas interessadas em propor os seus serviços. Esta comunicação deve incluir, nomeadamente, a descrição da rota, bem como critérios objetivos em termos de montante e de duração dos auxílios. As regras e os princípios em matéria de contratos públicos e concessões, quando aplicáveis, devem ser respeitados». Nem a Região nem os operadores aeroportuários organizaram concursos adequados, em conformidade com as regras em matéria de contratos públicos, para selecionar as companhias aéreas incumbidas da realização das atividades 1 e 2. O documento de notificação transmitido pela Itália refere que a Região devia aprovar o processo de concurso organizado pelos operadores aeroportuários para selecionar as companhias aéreas interessadas. A Comissão não foi informada de qualquer concurso organizado pelos operadores aeroportuários e, segundo a Itália, as companhias aéreas foram selecionadas com base nas propostas comerciais mais atrativas que foram apresentadas aos operadores aeroportuários, após a publicação de anúncios nos respetivos sítios *web*. Por conseguinte, este critério não está preenchido.
- (420) A Comissão considera, assim, que o ponto 81 das Orientações relativas à aviação de 2005 não pode ser aplicado neste caso, dado que vários dos critérios previstos no ponto 79 não se encontram preenchidos. O cumprimento desses critérios é essencial para o auxílio ao arranque ser considerado compatível. Uma vez que os critérios de compatibilidade previstos no ponto 79 não estão preenchidos, o auxílio não é compatível com o mercado interno.

7.4.3. CONCLUSÃO

- (421) A compensação financeira concedida pelos operadores aeroportuários às companhias aéreas pelo financiamento das atividades 1 e 2 ao abrigo da Lei n.º 10/2010, no período de 2010-2013, não pode ser considerada compatível com o mercado interno, dado que os critérios de compatibilidade referidos no ponto 79 das Orientações relativas à aviação de 2005 não se encontram preenchidos. O auxílio estatal concedido às companhias aéreas pela Região constitui, por conseguinte, um auxílio estatal ilegal incompatível com o mercado interno.

8. RECUPERAÇÃO

- (422) De acordo com o Tratado e com a jurisprudência consolidada do Tribunal de Justiça, a Comissão tem competência para decidir que o Estado-Membro em questão deve suprimir ou alterar o auxílio sempre que verifique a incompatibilidade do mesmo com o mercado interno⁽¹²²⁾. A jurisprudência constante do Tribunal de Justiça estipula igualmente que a obrigação imposta a um Estado de suprimir ou modificar auxílios considerados pela Comissão como sendo incompatíveis com o mercado interno visa restabelecer a situação anterior⁽¹²³⁾.

⁽¹²²⁾ Ver acórdão de 12 de julho de 1973, *Comissão/Alemanha*, Processo 70/72, EU: 1973:87, n.º 13.

⁽¹²³⁾ Ver acórdão de 14 de setembro de 1994, *Espanha/Comissão*, Processos C-278/92, C-279/92 e C-280/92, EU: C: 1994:325, n.º 75.

- (423) O Tribunal de Justiça estabeleceu a propósito que tal objetivo é alcançado quando o beneficiário tiver reembolsado os montantes concedidos a título de auxílios ilegais, perdendo assim a vantagem de que tinha beneficiado no mercado relativamente aos seus concorrentes, e a situação anterior ao pagamento do auxílio tiver sido reposta ⁽¹²⁴⁾.
- (424) Em conformidade com a jurisprudência, o artigo 16.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2015/1589 refere que «[n]as decisões negativas relativas a auxílios ilegais, a Comissão decidirá que o Estado-Membro em causa deve tomar todas as medidas necessárias para recuperar o auxílio do beneficiário [...]».
- (425) Consequentemente, uma vez que as medidas em causa foram aplicadas em violação do artigo 108.º do Tratado e devem ser consideradas como auxílios ilegais e incompatíveis, têm de ser recuperadas a fim de restabelecer a situação existente no mercado antes da sua concessão. A recuperação deve abranger o período compreendido entre a data a partir da qual a vantagem foi conferida ao beneficiário, ou seja, em que o auxílio foi colocado à disposição do beneficiário, e a data da recuperação efetiva, devendo o montante a recuperar ser acrescido de juros até à sua recuperação efetiva.
- (426) Quanto aos montantes a recuperar, a Comissão tomará em consideração os montantes efetivamente pagos pela Região e repercutidos pela GEASAR e a SOGAER nas companhias aéreas, durante o período de 2010-2013, com vista à execução das medidas 1 e 2. Tal como é indicado no quadro 6, no considerando 89, na prática os operadores aeroportuários disponibilizaram mais fundos do que aqueles que receberam da Região: os operadores aeroportuários foram subcompensados pela Região, visto terem de pagar juros sobre os adiantamentos financeiros recebidos ⁽¹²⁵⁾ e as contribuições regionais relativas a 2014 ainda não terem sido pagas aos operadores dos aeroportos de Cagliari e Olbia. O quadro 14 resume 3 estas conclusões.

Quadro 14

Diferença entre o montante efetivamente pago às companhias aéreas a título das medidas 1 e 2 e o financiamento recebido da Região e repercutido pela GEASAR e a SOGAER

(EUR)

	Contribuição estabelecida pela Região (A)	Montante líquido efetivamente recebido da Região pelos operadores aeroportuários (B)	Montante total pago pelos operadores aeroportuários às companhias aéreas pelas medidas 1 e 2 (C)	Diferença (B) — (C)
Cagliari	19 250 617	13 607 197	19 018 170	- 5 410 973
Olbia	13 742 651	9 341 744	12 683 623	- 3 341 879
TOTAL	32 993 268	22 948 941	31 701 793	- 8 752 852

- (427) O quadro 15 apresenta dados pormenorizados dos pagamentos anuais efetuados às companhias aéreas pela GEASAR e SOGAER ao longo do quadriénio de 2010-2013. A Itália forneceu à Comissão as datas de cada pagamento.

⁽¹²⁴⁾ Ver acórdão de 17 de junho de 1999, *Bélgica/Comissão*, Processo 75/97, EU: 1999:311, n.os 64 e 65.

⁽¹²⁵⁾ Ver secção 2.7.4.

Pagamentos recebidos pelas companhias aéreas dos operadores aeroportuários de Olbia e Cagliari

(EUR)

RYANAIR/AMS									
	2010		2011		2012		2013		TOTAL
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO							
CAGLIARI	[...]	13/7/2010	[...]	22/7/2011	[...]	6/3/2012	[...]	24/6/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	22/7/2011	[...]	12/4/2012	[...]	24/6/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	22/7/2011	[...]	2/5/2012	[...]	24/6/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	26/9/2011	[...]	7/6/2012	[...]	13/8/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	26/9/2011	[...]	17/7/2012	[...]	6/9/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	26/9/2011	[...]	2/8/2012	[...]	6/9/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	18/10/2011	[...]	14/9/2012	[...]	18/10/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	18/10/2011	[...]	2/10/12	[...]	11/11/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	3/11/2011	[...]	6/11/2012	[...]	9/12/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	6/12/11	[...]	5/12/2012	[...]	15/1/2014	
	[...]	11/8/2010	[...]	4/1/2012	[...]	7/1/2013	[...]	13/8/2013	
	[...]	11/8/2010	[...]	31/1/2012	[...]	5/2/2013	[...]	14/5/2013	
	[...]	7/10/2010	[...]	22/7/2011	[...]	17/7/2012	[...]	14/5/2013	
	[...]	10/2/2011	[...]	17/7/2012	[...]	24/6/2013	[...]	2/7/2013	
	[...]	10/2/2011	[...]	12/7/2011	[...]	2/7/2013	[...]	13/8/2013	
	[...]	10/2/2011	[...]	26/7/2011	[...]	12/3/2012	[...]	6/9/2013	
	[...]	10/2/2011	[...]	26/7/2011	[...]	17/4/2012	[...]	6/9/2013	
	[...]	12/7/2011	[...]	26/7/2011	[...]	8/5/2012	[...]	18/10/2013	
	[...]	12/7/2011	[...]	30/9/2011	[...]	10/7/2012	[...]	11/11/2013	
	[...]	26/7/2011	[...]	30/9/2011	[...]	6/9/2012	[...]	9/12/2013	
	[...]	26/7/2011	[...]	30/9/2011	[...]	6/9/2012	[...]	15/1/2014	

(EUR)

RYANAIR/AMS									TOTAL
2010		2011		2012		2013			
MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO		
[...]	26/7/2011	[...]	4/11/2011	[...]	19/10/2012	[...]	13/8/2013		
[...]	26/7/2011	[...]	14/11/2011	[...]	19/10/2012	[...]	13/2/2014		
[...]	26/7/2011	[...]	13/12/2011	[...]	14/11/2012	[...]	13/3/2014		
[...]	26/7/2011	[...]	12/1/2012	[...]	14/11/2012	[...]	3/9/2014		
[...]	26/7/2011	[...]	12/1/2012	[...]	21/12/2012	[...]	13/2/2014		
[...]	26/7/2011	[...]	12/1/2012	[...]	8/2/2013	[...]	13/3/2014		
[...]	26/7/2011	[...]	12/1/2012	[...]	10/7/2012	[...]	3/9/2014		
[...]	26/7/2011	[...]	26/7/2011	[...]	2/7/2013	[...]	14/4/2014		
[...]	26/7/2011	[...]	26/7/2011						
[...]	26/7/2011	[...]	26/7/2011						
[...]	26/7/2011	[...]	26/7/2011						
[...]	26/7/2011	[...]	10/7/2012						
[...]	11/7/2011	[...]	11/7/2011						
[...]	2/4/2010								
[...]	2/4/2010								
[...]	6/7/2010								
[...]	6/7/2010								
[...]	6/7/2010								
[...]	30/8/2010								
[...]	30/8/2010								
[...]	30/8/2010								

18.10.2017

PT

Jornal Oficial da União Europeia

L 268/63

(EUR)

RYANAIR/AMS									
	2010		2011		2012		2013		TOTAL
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO							
	[...]	5/10/2010							
	[...]	2/2/2011							
	[...]	2/2/2011							
	[...]	5/4/2011							
	[...]	5/4/2011							
	[...]	22/7/2011							
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[EUR 8-20 milhões]

(EUR)

EASYJET									
	2010		2011		2012		2013		TOTAL
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	
OLBIA	[...]	21/10/2010	[...]	17/8/2012	[...]	19/7/2013 & 13/9/2013	[...]	13/9/2013 & 2/5/2014	
	[...]	21/10/2010							
	[...]	30/5/2011							
	[...]	30/5/2011							
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[EUR 0-10 milhões]
CAGLIARI	[...]	29/10/2010	[...]	6/10/2011	[...]	16/11/2012	[...]	24/9/2013	
	[...]	29/10/2010	[...]	6/4/2012	[...]	16/10/2013			
	[...]	17/8/2011	[...]	17/8/2012	[...]	24/9/2013			
	[...]	6/10/2011							
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[EUR 0-10 milhões]

(EUR)

AIR BERLIN									
	2010		2011		2012		2013		TOTAL
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	
CAGLIARI							[...]	7/4/2014	
							[...]	13/5/2014	
							[...]	6/6/2014	
Total							[...]		[EUR 0-1 milhões]
OLBIA	[...]	11/1/2011	[...]	4/1/2012	[...]	6/2/2013	[...]	4/12/2013 &	
	[...]	11/1/2011				12/3/2013		26/6/2014	
	[...]	1/7/2011 & 12/7/2011				4/12/2013			
	[...]	12/7/2011 & 4/11/2011							
	[...]	4/11/2011 & 4/1/2012							
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[EUR 2-10 milhões]

(EUR)

MERIDIANA									
	2010		2011		2012		2013		TOTAL
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO							
OLBIA	[...]	1/4/2015	[...]	31/12/2011	[...]	30/5/2013	[...]	30/6/2014	
	[...]	1/4/2015							
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[EUR 0-7 milhões]

(EUR)

AIR ITALY

	2010		2011		TOTAL
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	
OLBIA	[...]	17/5/2011 & 23/5/2011 & 02/8/2011	[...]	23/5/2011	
TOTAL	[...]	[...]	[...]	[...]	[EUR 0-1 milhões]

(EUR)

VUELING

	2013	
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO
OLBIA	[...]	5/2/2014
CAGLIARI	[...]	17/3/2014
TOTAL	[EUR 0-1 milhões]	

(EUR)

VOLOTEA

	2012		2013		TOTAL
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	
OLBIA	[...]	29/10/2012 & 16/1/2013 & 30/9/2013	[...]	15/7/2013 & 30/9/2013 & 29/1/2014 & 30/1/2014	[...]
CAGLIARI	[...]	23/4/2015	[...]	23/4/2015	[...]
TOTAL	[...]	[...]	[...]	[...]	[EUR 0-1 milhões]

(EUR)

JET2.COM							
	2011		2012		2013		TOTAL
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	
OLBIA	[...]	20/12/2011	[...]	16/1/2013	[...]	16/5/2013 & 7/8/2014	
TOTAL	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[EUR 0-1 milhões]

(EUR)

AIR BALTIC		
	2013	
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO
OLBIA	[...]	15/10/2013 & 6/12/2013 & 3/2/2014
TOTAL	[EUR 0-1 milhões]	

(EUR)

NORWEGIAN									
	2010		2011		2012		2013		TOTAL
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO							
OLBIA	[...]	19/4/2011	[...]	31/5/2012	[...]	31/12/2013	[...]	19/12/2014	
	[...]	19/4/2011							
TOTAL	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[EUR 0-1 milhões]

(EUR)

NIKI		
2012		
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO
OLBIA	[...]	25/9/2012
TOTAL	[EUR 0-1 milhões]	

(EUR)

TOURPARADE		
2012		
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO
CAGLIARI	[...]	22/8/2013
TOTAL	[EUR 0-1 milhões]	

(EUR)

GERMANWINGS		
2012		
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO
CAGLIARI	[...]	18/4/2013
TOTAL	[EUR 0-1 milhões]	

- (428) O montante global recebido da Região pelos dois operadores aeroportuários foi utilizado para financiar as três medidas 1, 2 e 3. A Comissão não recebeu qualquer informação da Itália sobre a repartição exata dos fundos regionais por tipo de medida e por companhia aérea. Por conseguinte, a Comissão propõe uma repartição por tipo de medida e por transportadora aérea baseada nas percentagens deduzidas dos montantes indicados no quadro 16. Como é indicado no quadro 7, no considerando 91, e repetido no quadro 16, a distribuição entre as medidas 1 e 2 (pagas às companhias aéreas) e a medida 3 (paga a terceiros prestadores de serviços) é indicada em percentagem do total.

Quadro 16

Fluxos financeiros da GEASAR e da SOGAER para as companhias aéreas e os terceiros prestadores de serviços com vista ao financiamento das medidas 1, 2 e 3

SOGAER — CAGLIARI

(EUR)

Período de atividade de referência	Financiamento das atividades		
	Atividades 1 e 2	Atividade 3	Total (A)
2010	[...]	[...]	4 657 311
2011	[...]	[...]	4 977 946
2012	[...]	[...]	4 869 410

(EUR)

Período de atividade de referência	Financiamento das atividades		
	Atividades 1 e 2	Atividade 3	Total (A)
2013	[...]	[...]	4 946 576
Total	[...]	[...]	19 451 243 (100 %)

GEASAR — OLBIA

(EUR)

Período de atividade de referência	Financiamento das atividades		
	Atividades 1 e 2	Atividade 3	Total (A)
2010	[...]	[...]	3 972 223
2011	[...]	[...]	2 945 500
2012	[...]	[...]	3 029 160
2013	[...]	[...]	3 795 935
Total	[...]	[...]	13 742 818 (100 %)

- (429) Em relação a cada gestor aeroportuário, a Comissão aplica as percentagens correspondentes à parte das medidas 1 e 2 no financiamento global concedido pelos gestores aeroportuários ao montante líquido efetivamente recebido da Região pelos dois operadores aeroportuários. O resultado obtido deve indicar aproximadamente o montante real dos fundos públicos concedidos pela Região e gastos com as medidas 1 e 2 (ver quadro 17).

Quadro 17

Montante indicativo recebido da Região e gasto com as medidas 1 e 2

(EUR)

	Contribuição estabelecida pela Região (A)	Montante líquido efetivamente recebido da Região pelos operadores aeroportuários (B)	Montante líquido efetivamente recebido da Região pelos operadores aeroportuários e gasto com as medidas 1 e 2
Cagliari	19 250 617	[...]	13 303 757 [...]
Olbia	13 742 651	[...]	8 621 496 [...]
TOTAL	32 993 268	22 948 941	21 925 253

- (430) A repartição anual por aeroporto, e a parte do financiamento recebido da Região e fornecido às companhias aéreas para a execução das atividades 1 e 2, é indicada nos quadros seguintes:

Quadro 18

Repartição anual por operador aeroportuário relativa ao financiamento das atividades 1 e 2

SOGAER — CAGLIARI

(EUR)

Período de atividade de referência	Montante líquido efetivamente recebido pelo operador aeroportuário (D)	Financiamento das atividades 1 e 2	Parte do financiamento das atividades recebida da Região (%)
2010	4 306 635	[...]	94,94
2011	4 426 733	[...]	89,56

(EUR)

Período de atividade de referência	Montante líquido efetivamente recebido pelo operador aeroportuário (D)	Financiamento das atividades 1 e 2	Parte do financiamento das atividades recebida da Região (%)
2012	4 570 389	[...]	96,27
2013	0	[...]	0,00
Total	13 303 757	19 018 170	

GEASAR — OLBIA

(EUR)

Período de atividade de referência	Montante líquido efetivamente recebido pelo operador aeroportuário (D)	Financiamento das atividades 1 e 2	Parte do financiamento das atividades recebida da Região (%)
2010	3 360 349	[...]	88,48
2011	2 577 381	[...]	96,44
2012	2 683 765	[...]	98,74
2013	0	[...]	0,00
Total	8 621 496	12 683 623	

- (431) A Comissão aplicará estas percentagens ao nível de financiamento concedido por cada operador aeroportuário às companhias aéreas beneficiárias, tal como é indicado no quadro 15, a fim de obter o montante a recuperar por aeroporto e por companhia aérea. Os montantes indicativos a recuperar pela Itália junto das várias companhias aéreas são indicados no quadro 19, com base nas informações disponibilizadas à Comissão.

Quadro 19

Montantes indicativos a recuperar junto das companhias aéreas

(EUR)

RYANAIR/AMS									TOTAL A RECUPERAR
	2010		2011		2012		2013		
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	
CAGLIARI	[...]	13/7/2010	[...]	22/7/2011	[...]	6/3/2012	[...]	24/6/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	22/7/2011	[...]	12/4/2012	[...]	24/6/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	22/7/2011	[...]	2/5/2012	[...]	24/6/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	26/9/2011	[...]	7/6/2012	[...]	13/8/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	26/9/2011	[...]	17/7/2012	[...]	6/9/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	26/9/2011	[...]	2/8/2012	[...]	6/9/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	18/10/2011	[...]	14/9/2012	[...]	18/10/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	18/10/2011	[...]	2/10/12	[...]	11/11/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	3/11/2011	[...]	6/11/2012	[...]	9/12/2013	
	[...]	13/7/2010	[...]	6/12/11	[...]	5/12/2012	[...]	15/1/2014	
	[...]	11/8/2010	[...]	4/1/2012	[...]	7/1/2013	[...]	13/8/2013	
	[...]	11/8/2010	[...]	31/1/2012	[...]	5/2/2013	[...]	14/5/2013	
	[...]	7/10/2010	[...]	22/7/2011	[...]	17/7/2012	[...]	14/5/2013	
	[...]	10/2/2011	[...]	17/7/2012	[...]	24/6/2013	[...]	2/7/2013	
	[...]	10/2/2011	[...]	12/7/2011	[...]	2/7/2013	[...]	13/8/2013	
	[...]	10/2/2011	[...]	26/7/2011	[...]	12/3/2012	[...]	6/9/2013	
	[...]	10/2/2011	[...]	26/7/2011	[...]	17/4/2012	[...]	6/9/2013	
	[...]	12/7/2011	[...]	26/7/2011	[...]	8/5/2012	[...]	18/10/2013	
	[...]	12/7/2011	[...]	30/9/2011	[...]	10/7/2012	[...]	11/11/2013	
	[...]	26/7/2011	[...]	30/9/2011	[...]	6/9/2012	[...]	9/12/2013	
[...]	26/7/2011	[...]	30/9/2011	[...]	6/9/2012	[...]	15/1/2014		

(EUR)

RYANAIR/AMS									TOTAL A RECU- PERAR
2010		2011		2012		2013		TOTAL	
MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO		
[...]	26/7/2011	[...]	4/11/2011	[...]	19/10/2012	[...]	13/8/2013		
[...]	26/7/2011	[...]	14/11/2011	[...]	19/10/2012	[...]	13/2/2014		
[...]	26/7/2011	[...]	13/12/2011	[...]	14/11/2012	[...]	13/3/2014		
[...]	26/7/2011	[...]	12/1/2012	[...]	14/11/2012	[...]	3/9/2014		
[...]	26/7/2011	[...]	12/1/2012	[...]	21/12/2012	[...]	13/2/2014		
[...]	26/7/2011	[...]	12/1/2012	[...]	8/2/2013	[...]	13/3/2014		
[...]	26/7/2011	[...]	12/1/2012	[...]	10/7/2012	[...]	3/9/2014		
[...]	26/7/2011	[...]	26/7/2011	[...]	2/7/2013	[...]	14/4/2014		
[...]	26/7/2011	[...]	26/7/2011						
[...]	26/7/2011	[...]	26/7/2011						
[...]	26/7/2011	[...]	26/7/2011						
[...]	26/7/2011	[...]	10/7/2012						
[...]	11/7/2011	[...]	11/7/2011						
[...]	2/4/2010								
[...]	2/4/2010								
[...]	6/7/2010								
[...]	6/7/2010								
[...]	6/7/2010								
[...]	30/8/2010								
[...]	30/8/2010								
[...]	30/8/2010								

(EUR)

RYANAIR/AMS									TOTAL A RECUPERAR
2010		2011		2012		2013		TOTAL	
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO							
	[...]	5/10/2010							
	[...]	2/2/2011							
	[...]	2/2/2011							
	[...]	5/4/2011							
	[...]	5/4/2011							
	[...]	22/7/2011							
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[EUR 8-20 milhões]

(EUR)

EASYJET									TOTAL A RECUPERAR
2010		2011		2012		2013		TOTAL	
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	
OLBIA	[...]	21/10/2010	[...]	17/8/2012	[...]	19/7/2013 & 13/9/2013	[...]	13/9/2013 & 2/5/2014	
	[...]	21/10/2010							
	[...]	30/5/2011							
	[...]	30/5/2011							
Total	[...]		[...]		[...]		[...]		[EUR 0-10 milhões]
CAGLIARI	[...]	29/10/2010	[...]	6/10/2011	[...]	16/11/2012	[...]	24/9/2013	
	[...]	29/10/2010	[...]	6/4/2012	[...]	16/10/2013			
	[...]	17/8/2011	[...]	17/8/2012	[...]	24/9/2013			
	[...]	6/10/2011							
Total	[...]		[...]		[...]		[...]		[EUR 0-10 milhões]

(EUR)

AIR BERLIN								TOTAL	TOTAL A RECUPERAR
2010		2011		2012		2013			
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	
CAGLIARI							[...]	7/4/2014	
							[...]	13/5/2014	
							[...]	6/6/2014	
Total							[...]		[EUR 0-1 milhões]
OLBIA	[...]	11/1/2011	[...]	4/1/2012	[...]	6/2/2013	[...]	4/12/2013 &	
	[...]	11/1/2011				12/3/2013		26/6/2014	
	[...]	1/7/2011 & 12/7/2011				4/12/2013			
	[...]	12/7/2011 & 4/11/2011							
	[...]	4/11/2011 & 4/1/2012							
Total	[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[EUR 2-10 milhões]

(EUR)

MERIDIANA								TOTAL	TOTAL A RECUPERAR
2010		2011		2012		2013			
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO							
OLBIA	[...]	1/4/2015	[...]	31/12/2011	[...]	30/5/2013	[...]	30/6/2014	
	[...]	1/4/2015							
Total	[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[EUR 0-7 milhões]

(EUR)

AIR ITALY					TOTAL A RECUPERAR
2010		2011		TOTAL	
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	
OLBIA	[...]	17/5/2011 & 23/5/2011 & 2/8/2011	[...]	23/5/2011	[...]
TOTAL	[...]		[...]		[EUR 0-1 milhões]

(EUR)

VOLOTEA					TOTAL A RECUPERAR
2012		2013		TOTAL	
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	
OLBIA	[...]	29/10/2012 & 16/1/2013 & 30/9/2013	[...]	15/7/2013 & 30/9/2013 & 29/1/2014 & 30/1/2014	[EUR 0-1 milhões]
CAGLIARI	[...]	23/4/2015	[...]	23/4/2015	[EUR 0-1 milhões]

(EUR)

AIR BALTIC				TOTAL A RECUPERAR
		2013		
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO		
OLBIA	[...]	15/10/2013 & 6/12/2013 & 3/2/2014		
TOTAL	[EUR 0-1 milhões]			a determinar

(EUR)

VUELING		TOTAL A RECUPERAR
2013		
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO
OLBIA	[...]	5/2/2014
CAGLIARI	[...]	17/3/2014
TOTAL	[EUR 0-1 milhões]	

(EUR)

NORWEGIAN						TOTAL A RECUPERAR			
	2010		2011		2012		2013		TOTAL
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO							
OLBIA	[...]	19/4/2011	[...]	31/5/2012	[...]	31/12/2013	[...]	19/12/2014	[...]
	[...]	19/4/2011							
TOTAL	[EUR 0-1 milhões]		[EUR 0-1 milhões]						

(EUR)

JET2.COM					TOTAL	TOTAL A RECUPERAR
	2011		2012			
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO
OLBIA	[...]	20/12/2011	[...]	16/1/2013	[...]	16/5/2013 & 7/8/2014
TOTAL	[EUR 0-1 milhões]		[EUR 0-1 milhões]		[EUR 0-1 milhões]	

(EUR)

NIKI			TOTAL A RECUPERAR
2012			
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	
OLBIA	[...]	25/9/2012	
TOTAL	[EUR 0-1 milhões]		[EUR 0-1 milhões]

(EUR)

TOURPARADE			TOTAL A RECUPERAR
2012			
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	
CAGLIARI	[...]	22/8/2013	
TOTAL	[EUR 0-1 milhões]		[EUR 0-1 milhões]

(EUR)

GERMANWINGS			TOTAL A RECUPERAR
2012			
	MONTANTE	DATA DE PAGAMENTO	
CAGLIARI	[...]	18/4/2013	
TOTAL	[EUR 0-1 milhões]		[EUR 0-1 milhões]

- (432) Para tomar em consideração a vantagem efetiva recebida pelas companhias aéreas, os montantes indicados no quadro 19 podem ser ajustados, em função dos elementos comprovativos apresentados pela Itália, em especial sobre a data exata de todos os pagamentos.
- (433) Tal como se explica no considerando 353, para efeitos da aplicação das regras em matéria de auxílios estatais neste caso, considera-se que a AMS e a Ryanair constituem uma única empresa. Por conseguinte, a Ryanair e a AMS devem ser solidariamente responsáveis pelo reembolso do montante total do auxílio que receberam.
- (434) Além disso, ao montante do auxílio, a Itália deve acrescentar os juros de recuperação, calculados a partir da data em que o auxílio foi colocado à disposição do beneficiário até à data da sua recuperação ⁽¹²⁶⁾, em conformidade com o capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão ⁽¹²⁷⁾.

9. CONCLUSÃO

9.1. FINANCIAMENTO CONCEDIDO PELOS OPERADORES AEROPORTUÁRIOS ÀS COMPANHIAS AÉREAS A TÍTULO DAS ATIVIDADES 1 E 2 (LEI N.º 10/2010) NO PERÍODO DE 2010-2013 — EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO ESTATAL A FAVOR DAS COMPANHIAS AÉREAS

- (435) A Itália executou ilegalmente o auxílio concedido às companhias aéreas que operam nos dois aeroportos em causa, ao abrigo da Lei n.º 10/2010, com vista ao financiamento das atividades 1 e 2 durante o período de 2010-2013, em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado.

⁽¹²⁶⁾ Ver artigo 16.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho, já citado.

⁽¹²⁷⁾ Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão, de 21 de Abril de 2004, relativo à aplicação do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE (JO L 140 de 30.4.2004, p. 1).

- (436) O auxílio concedido às companhias aéreas que operam nos aeroportos em causa, ao abrigo da Lei n.º 10/2010, com vista ao financiamento das atividades 1 e 2 durante o período de 2010-2013 é incompatível com o mercado interno. O auxílio incompatível deve ser recuperado junto das companhias aéreas, que operavam nos aeroportos de Olbia e Cagliari e beneficiaram do financiamento das atividades 1 e 2 ao abrigo da Lei n.º 10/2010. A Itália deve garantir que são tomadas todas as medidas nacionais necessárias para assegurar que os beneficiários do auxílio a reembolsam dessa vantagem indevida.

9.2. COMPENSAÇÃO FINANCEIRA DA REGIÃO AOS OPERADORES AEROPORTUÁRIOS DA SARDENHA
PELO FINANCIAMENTO DAS ATIVIDADES 1, 2 E 3 (LEI N.º 10/2010) DURANTE O PERÍODO DE
2010-2013 — EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO ESTATAL A FAVOR DOS OPERADORES AEROPORTUÁRIOS

- (437) A Comissão considera que os três gestores aeroportuários SOGEAAL, SOGAER e GEASAR não receberam auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado no âmbito do regime estabelecido pela Lei n.º 10/2010 durante o período de 2010-2013,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. O regime estabelecido pela Itália através da Lei regional da Sardenha, de 13 de abril de 2010, n.º 10 — *Misure per lo sviluppo del trasporto aereo*, não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, a favor da SOGEAAL S.p.A., da SOGAER S.p.A., o operador do aeroporto Cagliari-Elmas e da GEASAR S.p.A., o operador do aeroporto de Olbia.
2. O regime estabelecido pela Itália através da Lei n.º 10/2010 constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, a favor das companhias aéreas Ryanair/AMS, easyJet, Air Berlin, Meridiana, Alitalia, Air Italy, Volotea, Wizzair, Norwegian, JET2.COM, Niki, Tourparade, Germanwings, Air Baltic e Vueling, na medida em que está relacionado com as atividades dessas companhias no aeroporto Cagliari-Elmas e no aeroporto de Olbia.
3. O auxílio estatal referido no n.º 2 foi executado pela Itália em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado.
4. O auxílio estatal a que se refere o n.º 2 é incompatível com o mercado interno.

Artigo 2.º

1. A Itália deve recuperar junto dos beneficiários os auxílios estatais referidos no artigo 1.º, n.º 2.
2. Tendo em conta que a Ryanair e a AMS constituem uma unidade económica única para efeitos da presente decisão, devem ser conjuntamente responsáveis pelo reembolso dos auxílios estatais recebidos por qualquer uma das duas.
3. Os montantes a recuperar serão acrescidos de juros desde a data em que foram colocados à disposição dos beneficiários até à data da sua recuperação efetiva.
4. Os juros serão calculados numa base composta, nos termos do capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004 e do Regulamento (CE) n.º 271/2008, que altera o Regulamento (CE) n.º 794/2004.
5. A Itália deve cancelar todos os pagamentos pendentes do auxílio referido no artigo 1.º, n.º 2, com efeitos a contar da data de adoção da presente decisão.

Artigo 3.º

1. A recuperação do auxílio referido no artigo 1.º, n.º 2, deve ser imediata e efetiva.
2. A Itália deve garantir a aplicação da presente decisão no prazo de quatro meses a contar da data da respetiva notificação.

Artigo 4.º

1. No prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, a Itália deve transmitir as seguintes informações:

- A lista dos beneficiários que receberam auxílios ao abrigo do regime referido no artigo 1.º, n.º 2, e o montante total do auxílio recebido por cada beneficiário ao abrigo do regime;
- O montante total (capital e juros) a recuperar junto de cada beneficiário;
- Uma descrição pormenorizada das medidas já adotadas e previstas para dar cumprimento à presente decisão;
- Documentos comprovativos de que os beneficiários foram intimados a reembolsar o auxílio.

2. A Itália deve manter a Comissão regularmente informada sobre a evolução das medidas nacionais adotadas para aplicar a presente decisão até estar concluída a recuperação do auxílio referido no artigo 2.º. A pedido da Comissão, deve apresentar imediatamente informações sobre as medidas já tomadas e previstas para lhes dar cumprimento. Deve fornecer também informações pormenorizadas sobre os montantes do auxílio e dos juros já recuperados junto dos beneficiários.

Artigo 5.º

A República Italiana é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 29 de julho de 2016.

Pela Comissão
Margrethe VESTAGER
Membro da Comissão
