



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera întâi extinsă)

13 mai 2020*

„Ajutoare de stat – Sectorul aerian – Ajutor acordat de Italia aeroporturilor din Sardinia – Decizie prin care ajutorul este declarat în parte compatibil și în parte incompatibil cu piața internă – Imputabilitate în sarcina statului – Beneficiari – Avantaj în favoarea companiilor aeriene cocontractante – Principiul operatorului privat în economia de piață – Afectarea schimburilor comerciale dintre statele membre – Atingere adusă concurenței – Recuperare – Încredere legitimă – Obligația de motivare”

În cauza T-8/18,

easyJet Airline Co. Ltd, cu sediul în Luton (Regatul Unit), reprezentată de P. Willis, solicitor, și de J. Rivas Andrés, avocat,

reclamantă,

împotriva

Comisiei Europene, reprezentată de L. Armati și de S. Noë, în calitate de agenți,

pârâtă,

având ca obiect o cerere întemeiată pe articolul 263 TFUE prin care se urmărește anularea Deciziei (UE) 2017/1861 a Comisiei din 29 iulie 2016 privind ajutorul de stat SA 33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Italia – Compensație pentru aeroporturile din Sardinia privind obligațiile de serviciu public (SIEG) (JO 2017, L 268, p. 1),

Tribunalul (Camera întâi extinsă),

compus din domnia S. Papasavvas, președinte, și J. Svenningsen (raportor), V. Valančius, Z. Csehi și P. Nihoul, judecători,

grefier: domnul P. Cullen, administrator,

având în vedere faza scrisă a procedurii și în urma ședinței din 2 octombrie 2019,

pronunță prezenta

* Limba de procedură: engleza.

Hotărâre

I. Istoricul cauzei

A. Cu privire la măsurile în litigiu

- 1 Insula Sardinia (Italia) are cinci aeroporturi, printre care figurează Alghero, Cagliari-Elmas și Olbia.
- 2 Aeroportul Alghero este operat de So.Ge.A.Al SpA (denumită în continuare „SOGEAAL”), al cărei capital a fost subscris în întregime de organisme publice locale și este deținut, în majoritate, de Regione autonoma della Sardegna (regiunea autonomă Sardinia, Italia, denumită în continuare „regiunea autonomă”), inclusiv în mod indirect prin intermediul Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna (SFIRS). Aeroportul Cagliari-Elmas este, la rândul său, operat de So.G.Aer SpA (denumită în continuare „SOGAER”), o societate ale cărei părți sociale sunt deținute în majoritate de Camera de Comerț din Cagliari, în timp ce aeroportul Olbia este operat de GEASAR SpA (denumită în continuare „GEASAR”), o societate înregistrată în Olbia, ale cărei acțiuni majoritare sunt deținute de o întreprindere privată, Meridiana SpA.

1. Cu privire la dispozițiile adoptate de regiunea autonomă

a) Cu privire la articolul 3 din Legea nr. 10/2010

- 3 La 13 aprilie 2010, regiunea autonomă a adoptat lege regională n. 10 – Misure per lo sviluppo del trasporto aereo (Legea regională nr. 10 – măsuri pentru dezvoltarea transportului aerian) (*Bollettino ufficiale della Regione autonoma della Sardegna* nr. 12 din 16 aprilie 2010) (denumită în continuare „Legea nr. 10/2010”).
- 4 Articolul 3 din Legea nr. 10/2010, intitulat „Stimulente pentru reducerea caracterului sezonier al rutelor aeriene ale insulei” (Incentivi alla destagionalizzazione dei collegamenti aerei isolani), prevede:

„1. Se autorizează cheltuielile de 19 700 000 [de euro] pentru anul 2010 și de 24 500 000 [de euro] pentru fiecare dintre anii 2011-2013 pentru finanțarea aeroporturilor insulei în vederea consolidării și dezvoltării transportului aerian ca serviciu de interes economic general, inclusiv prin reducerea caracterului sezonier al rutelor aeriene, în conformitate cu Comunicarea 2005/C 312/01 a Comisiei privind orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiilor aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale.

2. Criteriile, natura și durata ofertei de transport, precum și directivele pentru elaborarea planurilor de activități de către societățile care administrează aeroporturile, care iau în considerare măsurile referitoare la continuitatea teritorială prevăzute la articolul 2, sunt stabilite prin rezoluție a executivului regional, care trebuie adoptată la propunerea consilierului regional responsabil cu transporturile, în acord cu consilierii responsabili cu planificarea, bugetul, creditarea și amenajarea regională, turismul, artizanatul și comerțul, agricultura și reforma agropastorală, bunurile culturale, informarea, activitățile de agrement și sportul.

3. Rezoluția menționată la alineatul 2 și planurile de activități, inclusiv cele deja definite de societățile care administrează aeroporturile la data intrării în vigoare a prezentei legi, însoțite de actele și de contractele corespunzătoare, sunt finanțate în cazul în care sunt întocmite în conformitate cu criteriile, cu natura, cu durata ofertei de transport și cu directivele menționate la alineatul 2 și se înaintează în prealabil comisiei competente în vederea obținerii unui aviz obligatoriu.”

b) Cu privire la actele de punere în aplicare a Legii nr. 10/2010

- 5 În conformitate cu articolul 3 alineatul 2 din Legea nr. 10/2010, executivul regiunii autonome a adoptat mai multe acte de punere în aplicare a măsurilor prevăzute de acest articol 3 (denumite în continuare „actele de punere în aplicare”), în special deliberazione della Giunta regionale n. 29/36 (Decizia Guvernului Regional nr. 29/36) din 29 iulie 2010 (denumită în continuare „Decizia regională nr. 29/36”), deliberazione della Giunta regionale n. 43/37 (Decizia Guvernului Regional nr. 43/37) din 6 decembrie 2010 (denumită în continuare „Decizia regională nr. 43/37”), precum și deliberazione della Giunta regionale n. 52/117 (Decizia Guvernului Regional nr. 52/117) din 23 decembrie 2011 (denumită în continuare „Decizia regională nr. 52/117”) (denumite în continuare, împreună cu articolul 3 din Legea nr. 10/2010, „măsurile în litigiu”).
- 6 Aceste acte de punere în aplicare definesc în esență trei tipuri de „activități” pentru care operatorii aeroportuari puteau primi o compensație din partea regiunii autonome pentru anii 2010-2013, și anume:
 - creșterea traficului aerian de către companiile aeriene (denumită în continuare „activitatea 1”);
 - promovarea insulei Sardinia ca destinație turistică de către companiile aeriene (denumită în continuare „activitatea 2”);
 - alte activități de promovare încredințate de operatorii aeroportuari, în numele regiunii autonome, unor terți prestatori de servicii, alții decât companiile aeriene (denumită în continuare „activitatea 3”).
- 7 Decizia regională nr. 29/36, pe de o parte, preciza că, la punerea în aplicare a articolului 3 din Legea nr. 10/2010, obiectivul de reducere a caracterului sezonier al rutelor aeriene consta în creșterea frecvenței zborurilor în intrasezon și în timpul sezonului de iarnă, precum și în deschiderea de noi rute aeriene. Pe de altă parte, această decizie arăta că obiectivul final, urmărit de măsurile prevăzute la articolul 3 din Legea nr. 10/2010 de promovare a unei politici regionale de transport aerian, era consolidarea coeziunii economice, sociale și teritoriale, precum și dezvoltarea economiilor locale, a turismului și a culturii insulei Sardinia.
- 8 În această privință, Decizia regională nr. 29/36 definea criteriile, natura și durata serviciilor de transport pentru care putea fi acordată o compensație în perioada 2010-2013, precum și liniile directe pentru elaborarea și evaluarea „planurilor de activități” redactate de operatorii aeroportuari.
- 9 Concret, pentru a primi o finanțare prevăzută de Legea nr. 10/2010, un operator aeroportuar trebuia să prezinte spre aprobare regiunii autonome un plan de activități detaliat. Acest plan trebuia să identifice care dintre cele trei activități enumerate urma să fie pusă în aplicare de operatorul aeroportuar pentru atingerea obiectivelor Legii nr. 10/2010. Planul respectiv trebuia să se concretizeze eventual prin acorduri specifice între operatorul aeroportuar și companiile aeriene.
- 10 Atunci când un operator aeroportuar dorea să primească o finanțare pentru activitatea 1, planul de activități pe care îl prezenta regiunii autonome trebuia să identifice „rutele de interes strategic” (interne și internaționale) și să definească obiectivele anuale în ceea ce privește frecvența zborurilor, noile rute și numărul de pasageri.
- 11 Potrivit autorităților italiene, exploatarea acestor rute de interes strategic constituia astfel serviciul de interes economic general pe care companiile aeriene îl ofereau în schimbul unei compensații.
- 12 Un plan de activități de punere în aplicare a activității 2 trebuia să definească activitățile specifice de marketing și de publicitate care vizau creșterea numărului de pasageri și promovarea zonei pe care o deservește aeroportul.

- 13 Decizia regională nr. 29/36 prevedea că planurile de activități trebuiau să fie susținute de previziuni referitoare la perspectivele de rentabilitate a activităților pe care le identificau.
- 14 Din Decizia regională nr. 29/36 reiese că planurile de activități trebuiau să respecte anumite principii:
- rutele de interes strategic stabilite de planuri nu se puteau suprapune cu rute deja operate în cadrul unui regim de obligații de serviciu public;
 - finanțarea acordată pentru fiecare dintre rutele subvenționate trebuia să scadă în timp;
 - acordul financiar încheiat cu companiile aeriene trebuia să includă un plan de promovare a teritoriului.
- 15 În cazul în care regiunea autonomă ar fi constatat neconcordanțe între, pe de o parte, planurile de activități prezentate de operatorii aeroportuari și, pe de altă parte, dispozițiile Legii nr. 10/2010 și actele de punere în aplicare a acesteia, ea putea impune ca planurile de activități respective să fie modificate.
- 16 După ce aproba diferitele planuri de activități care îi erau prezentate de operatorii aeroportuari, regiunea autonomă distribuia resursele financiare disponibile pentru fiecare dintre anii 2010-2013 între operatorii aeroportuari.
- 17 Cuantumul acestor compensații era calculat pornind de la diferența dintre, pe de o parte, costurile estimate suportate de companiile aeriene pentru operarea rutelor strategice și pentru îndeplinirea obiectivelor anuale privind numărul de pasageri pe an și, pe de altă parte, veniturile reale sau prognozate provenite din vânzarea de bilete pasagerilor.
- 18 Atunci când suma compensațiilor solicitate de operatorii aeroportuari era mai mare decât valoarea prevăzută de Legea nr. 10/2010, Decizia regională nr. 29/36 prevedea criterii de atribuire preferențiale.
- 19 În sfârșit, actele de punere în aplicare prevedeau că operatorii aeroportuari trebuiau să monitorizeze performanța companiilor aeriene. În special, acestea impuneau ca acordurile specifice încheiate între operatorii aeroportuari și companiile aeriene să prevadă aplicarea de sancțiuni companiilor aeriene în cazul nerespectării obiectivelor predefinite, în special în ceea ce privește frecvența zborurilor și numărul de pasageri.

2. Cu privire la punerea în aplicare a măsurilor în litigiu

- 20 Reclamanta, easyJet Airline Co. Ltd, este o companie aeriană titulară a unei licențe înregistrate în Anglia și în Țara Galilor (Regatul Unit), care operează o rețea de rute pe distanță scurtă având ca destinație și punct de plecare aeroporturi din Uniunea Europeană, inclusiv Alghero, Cagliari-Elmas și Olbia.

a) Punerea în aplicare a Legii nr. 10/2010 în ceea ce privește aeroportul Olbia

- 21 Operatorul aeroportului Olbia a publicat, pe pagina sa de internet, o cerere de exprimare a interesului pentru încheierea unor contracte de marketing și publicitate.
- 22 Ca răspuns la această cerere de exprimare a interesului, reclamanta a prezentat un plan de afaceri pentru dezvoltarea rutelor aeriene dinspre și spre Olbia, precum și un program de marketing și publicitate. În cadrul planului respectiv, compania aeriană invita GEASAR să participe la investiția necesară pentru a pune în aplicare programul de marketing și publicitate.

- 23 GEASAR a examinat planul de afaceri al reclamantei și a prezentat propriul plan de afaceri din care reieșea că o participare la investiție, astfel cum era propusă de reclamantă, ar fi rentabilă pentru operatorul aeroportuar.
- 24 GEASAR a prezentat regiunii autonome planurile de activități pentru anul 2010 și pentru perioada de trei ani 2011-2013, împreună cu cererile corespunzătoare de finanțare. Regiunea autonomă a aprobat aceste planuri de activități și a stabilit sumele care trebuiau acordate GEASAR pentru anul 2010 și pentru perioada 2011-2013 prin Deciziile regionale nr. 43/37 și nr. 52/117.
- 25 GEASAR și reclamanta au încheiat ulterior trei contracte în temeiul cărora reclamanta se angaja, în schimbul unei remunerații, pe de o parte, să mențină sau să asigure rute directe între Olbia și aeroporturile europene din Bristol (Regatul Unit), din Basel (Elveția), din Geneva (Elveția), Gatwick din Londra (Regatul Unit), Milano Malpensa (Italia), Berlin-Schönefeld (Germania), din Lyon (Franța), Paris-Orly (Franța) și Madrid-Barajas (Spania) și să îndeplinească obiectivele în ceea ce privește pasagerii, precum și, pe de altă parte, să pună în aplicare un program de marketing și publicitate pentru promovarea insulei Sardinia.
- 26 Primul dintre aceste contracte a fost semnat la 17 martie 2011 și acoperea perioada cuprinsă între 28 martie 2010 și 27 martie 2011. Al doilea dintre aceste contracte a fost semnat la 25 ianuarie 2012 și acoperea perioada cuprinsă între 27 martie 2011 și 30 martie 2013. Un ultim contract cu GEASAR a fost semnat la 1 martie 2013 și acoperea perioada cuprinsă între 27 martie 2013 și 30 martie 2014.

b) Punerea în aplicare a Legii nr. 10/2010 în ceea ce privește aeroportul Cagliari-Elmas

- 27 SOGAER, operatorul aeroportului Cagliari-Elmas, a publicat, pe pagina sa de internet, un anunț prin care invita companiile aeriene să îi prezinte planurile de afaceri pentru rutele aeriene dinspre și către acest aeroport, precum și pentru încheierea contractelor de marketing pentru promovarea insulei Sardinia.
- 28 Reclamanta a prezentat SOGAER un plan de afaceri de trei ani pentru dezvoltarea rutelor aeriene dinspre și către Cagliari, precum și un program de marketing și publicitate. Un studiu de impact economic, comandat unui consultant extern, concluziona în susținerea acestui plan că o investiție în activitățile de marketing, astfel cum era prevăzută de planul menționat, ar fi rentabilă pentru reclamantă. Studiul respectiv considera de asemenea că această investiție ar dezvolta economia insulei Sardinia și ar fi rentabilă pentru SOGAER.
- 29 SOGAER a prezentat regiunii autonome planurile de activități pentru anul 2010 și pentru perioada de trei ani 2011-2013, împreună cu cererile corespunzătoare de finanțare. Aceste planuri au fost aprobate și sumele atribuite SOGAER pentru anul 2010, iar pentru perioada 2011-2013 au fost stabilite prin Deciziile regionale nr. 43/37 și, respectiv, nr. 52/117.
- 30 Reclamanta și SOGAER au încheiat un contract, cu numărul 25/2011, care acoperă perioada cuprinsă între 29 martie 2010 și 28 martie 2013 (denumit în continuare „contractul nr. 25/2011”). Reclamanta se angaja în cadrul acestuia, pe de o parte, să mențină sau să asigure zboruri directe între Cagliari-Elmas și Londra-Stansted (Regatul Unit), Geneva, Basel și Berlin-Schönefeld și să îndeplinească obiectivele în ceea ce privește pasagerii, precum și, pe de altă parte, să furnizeze activități de marketing și de publicitate. Aceste prestații se încadrau în activitățile 1 și 2.
- 31 Articolul 5 din acordul respectiv preciza că acest contract era condiționat de menținerea și de reînnoirea finanțării SOGAER de către regiunea autonomă.

c) Punerea în aplicare a Legii nr. 10/2010 în ceea ce privește aeroportul Alghero

- 32 În ceea ce privește aeroportul Alghero, contracte încheiate între SOGEAAL și societatea Ryanair Ltd, încă din anul 2003 și prelungite de atunci, au făcut obiectul unei plângeri depuse de o companie aeriană italiană. Aceasta a condus la deschiderea de către Comisia Europeană, la 12 septembrie 2007, a procedurii oficiale de investigare prevăzute la articolul 108 alineatul (2) TFUE în ceea ce privea un presupus ajutor de stat acordat aeroportului Alghero în favoarea Ryanair și a altor operatori de transport aerian (JO 2008, C 12, p. 7). La 27 iunie 2012, această procedură a fost extinsă, pentru a include măsurile suplimentare luate de Italia care nu făceau obiectul plângerii inițiale (JO 2013, C 40, p. 15), printre care figurau „toate măsurile în favoarea Ryanair și a filialei acesteia, AMS, precum și în favoarea celorlalte companii aeriene care utilizează aeroportul începând cu 2000 [...] [care] includ [în special] contribuții financiare acordate direct de SOGEAAL sau transmise prin aceasta prin intermediul mai multor acorduri privind serviciile aeroportuare și acorduri privind serviciile de marketing încheiate cu Ryanair și cu alți transportatori aeriени începând cu 2000”.
- 33 Procedura menționată a condus la adoptarea de către Comisie a Deciziei (UE) 2015/1584 din 1 octombrie 2014 privind ajutorul de stat SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) pus în aplicare de Italia în favoarea întreprinderii Società di Gestione dell’Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL SpA. și a mai multor transportatori aeriени care operează pe aeroportul Alghero (JO 2015, L 250, p. 38, denumită în continuare „Decizia «Alghero»”), în care Comisia a considerat printre altele, în conformitate cu principiul operatorului privat în economia de piață, că măsurile puse în aplicare de regiunea autonomă, în special contractele încheiate de SOGEAAL, controlată de regiunea respectivă, cu anumite companii aeriene și privind promovarea sau înființarea unor noi rute aeriene dinspre și către aeroportul Alghero, precum și activitățile de marketing și de publicitate nu constituiau ajutoare în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE.
- 34 În ceea ce privește perioada cuprinsă între 2010 și 2013, reclamanta nu a încheiat însă un contract cu SOGEAAL, încadrându-se în măsura de ajutor instituit prin Legea nr. 10/2010.

B. Cu privire la decizia atacată

- 35 La 30 noiembrie 2011, Republica Italiană a notificat Comisiei, în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) TFUE, Legea nr. 10/2010, măsură care a fost examinată în conformitate cu capitolul III din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului [108 TFUE] (JO 1999, L 83, p. 1, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 41).
- 36 Prin scrisoarea din 23 ianuarie 2013, Comisia a informat Republica Italiană cu privire la decizia sa de a iniția procedura oficială de investigare prevăzută la articolul 108 alineatul (2) TFUE (denumită în continuare „decizia de deschidere”) privind schema notificată (denumită în continuare „schema de ajutor în litigiu”). Prin publicarea acestei decizii în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 30 mai 2013 (JO 2013, C 152, p. 30), Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la schema de ajutor prezumată.
- 37 Autoritățile italiene, precum și părțile interesate, inclusiv reclamanta și operatorii aeroporturilor Alghero, Cagliari-Elmas și Olbia, au depus observații scrise. Comisia a transmis observațiile părților interesate autorităților italiene, care au putut să depună comentarii cu privire la acestea.
- 38 Prin scrisorile din 24 februarie 2014, Comisia a informat părțile interesate cu privire la adoptarea, la 20 februarie 2014, a unei comunicări intitulată „Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene” (JO 2014, C 99, p. 3, denumite în continuare „Orientările din 2014”) și cu privire la faptul că aceste orientări s-ar aplica în speță de la data publicării lor în *Jurnalul Oficial*. La 15 aprilie 2014, o comunicare prin care statele membre și părțile interesate erau invitate să

prezinte observații cu privire la aplicarea Orientărilor din 2014 în prezenta cauză, în termen de o lună de la data publicării orientărilor respective, a fost publicată în Jurnalul Oficial (JO 2014, C 113, p. 30). În aceste condiții, la 4 iulie 2014, reclamanta a depus observații.

- 39 La 25 martie 2015, Comisia a solicitat reclamantei să îi comunice anumite documente. La 31 martie 2015, reclamanta i le-a furnizat, prezentând în același timp, cu această ocazie, observații suplimentare.
- 40 La 1 și la 14 mai 2015, reclamanta și o societate de consultanță care acționa în numele său au comunicat Comisiei noi observații suplimentare.
- 41 În urma unei reuniuni cu serviciile Comisiei, reclamanta a prezentat noi observații la 1 iunie 2015. Invitate să prezinte eventualele comentarii în această privință, autoritățile italiene au prezentat observații Comisiei la 17 septembrie 2015.
- 42 La 29 iulie 2016, Comisia a adoptat Decizia (UE) 2017/1861 privind ajutorul de stat SA 33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Italia – Compensatie pentru aeroporturile din Sardinia privind obligațiile de serviciu public (SIEG) (JO 2017, L 268, p. 1, denumită în continuare „decizia atacată”), al cărei dispozitiv are următorul conținut:

„Articolul 1

(1) Schema pe care Italia a instituit-o prin Legea [nr. 10/2010] nu implică ajutoare de stat în înțelesul articolului 107 alineatul (1) [TFUE] în favoarea SOGEAAL [...], SOGAER [...] și GEASAR [...].

(2) Schema pe care Italia a instituit-o prin Legea nr. 10/2010 constituie ajutor de stat în înțelesul articolului 107 alineatul (1) din tratat în favoarea companiilor Ryanair/AMS, [reclamanta], Air Berlin, Meridiana, Alitalia, Air Italy, Volotea, Wizzair, Norwegian, JET2.COM, Niki, Tourparade, Germanwings, Air Baltic și Vueling, în măsura în care se referă la operațiunile realizate de respectivele companii aeriene în aeroportul Cagliari-Elmas și în aeroportul Olbia.

(3) Ajutorul de stat menționat la alineatul (2) a fost pus în aplicare de Italia cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) [TFUE].

(4) Ajutorul de stat menționat la alineatul (2) este incompatibil cu piața internă.

Articolul 2

(1) Italia recuperează ajutorul de stat menționat la articolul 1 alineatul (2) de la beneficiari.

(2) Având în vedere faptul că Ryanair și AMS constituie o singură unitate economică în sensul prezentei decizii, acestea sunt răspunzătoare în solidar pentru rambursarea ajutorului de stat primit de fiecare dintre acestea.

(3) Sumele care trebuie recuperate sunt purtătoare de dobânzi, începând de la data la care au fost puse la dispoziția beneficiarilor până la recuperarea lor efectivă.

[...]

(5) Italia anulează toate celelalte plăți restante aferente ajutorului menționat la articolul 1 alineatul (2), începând de la data adoptării prezentei decizii.

Articolul 3

(1) Recuperarea ajutorului menționat la articolul 1 alineatul (2) este imediată și efectivă.

(2) Italia se asigură că prezenta decizie este pusă în aplicare în termen de patru luni de la data notificării acesteia.

Articolul 4

(1) În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, Italia pune la dispoziția Comisiei următoarele informații:

- lista beneficiarilor care au primit ajutor în cadrul schemei menționate la articolul 1 alineatul (2) și valoarea totală a ajutorului primit de fiecare dintre aceștia în cadrul schemei;
- suma totală (suma de bază și dobânzile de recuperare) care trebuie recuperată de la fiecare beneficiar;
- o descriere detaliată a măsurilor deja adoptate și a celor planificate în vederea respectării prezentei decizii;
- documente care să demonstreze că beneficiarii au fost somați să ramburseze ajutorul.

(2) Italia informează Comisia cu privire la evoluția măsurilor naționale luate în vederea punerii în aplicare a prezentei decizii până la finalizarea recuperării ajutorului menționat la articolul 2. Aceasta trebuie să prezinte imediat, la simpla solicitare a Comisiei, informații privind măsurile care au fost deja adoptate și a celor planificate în vederea conformării cu prezenta decizie. Acesta furnizează, de asemenea, informații detaliate privind valoarea ajutoarelor și a dobânzilor de recuperare deja recuperate de la beneficiari.

Articolul 5

Prezenta decizie se adresează Republicii Italiene.”

- 43 În ceea ce privește domeniul de aplicare al deciziei atacate, Comisia a indicat, în considerentele (344)-(346) ale deciziei menționate, că aceasta nu trebuia să se refere la măsurile de ajutor care făceau deja obiectul investigației distincte, astfel cum se menționează la punctul 32 de mai sus. Astfel, chiar dacă toate plățile efectuate de SOGEAAL pentru activitățile 1 și 2 prevăzute în temeiul Legii nr. 10/2010 de actele de punere în aplicare nu fuseseră efectuate în temeiul contractelor supuse analizei în cadrul investigației distincte privind exclusiv aeroportul Alghero, Comisia a considerat că marea majoritate a plăților respective au fost evaluate în cadrul acestui alt caz. În plus, Comisia a arătat că „nu [era] imediat posibil în toate cazurile să se facă o distincție clară, având în vedere că relația financiară dintre SOGEAAL și o anumită companie aeriană în perioada respectivă p[utea] fi reglementată de diferite contracte, dintre care numai unele [fuseseră] luate în considerare în cazul [celălalt]”. Aceasta a apreciat astfel că trebuiau excluse din domeniul de aplicare al deciziei atacate toate acordurile încheiate între companiile aeriene și SOGEAAL în cadrul schemei de ajutor în litigiu, și anume, cu alte cuvinte, măsurile în litigiu privind aeroportul Alghero.
- 44 În sfârșit, Comisia a apreciat, în decizia atacată, că procedura inițiată în speță nu privea potențialul ajutor acordat de operatorii aeroportuari altor prestatori de servicii decât companiile aeriene pentru activitatea 3. Astfel, ea a reținut, în considerentul (346) al deciziei atacate, că nu putea să adopte o poziție cu privire la acest aspect.
- 45 La 1 august 2016, autoritățile italiene au comunicat reclamantei o versiune neconfidențială a deciziei atacate, invitând-o să indice datele care trebuiau omise în versiunea publicată în Jurnalul Oficial, publicare care a intervenit la 18 octombrie 2017.

II. Procedura și concluziile părților

- 46 Prin cererea introductivă depusă la grefa Tribunalului la 11 ianuarie 2018, reclamanta a introdus prezenta acțiune.
- 47 În urma unui dublu schimb de memorii și la propunerea judecătorului raportor, Tribunalul a decis deschiderea fazei orale a procedurii. În acest scop, reclamanta și Comisia au fost invitate să prezinte documente și să răspundă în scris la întrebările adresate de Tribunal cu titlu de măsuri de organizare a procedurii, precum și să adopte o poziție cu privire la oportunitatea conexării prezentei cauze cu cauza Volotea/Comisia (T-607/17), conexare la care Tribunalul a decis în final să nu procedeze pentru chestiuni legate de confidențialitatea anumitor informații. Acestea au dat curs măsurilor respective în termenele stabilite.
- 48 La 19 iunie 2019, Tribunalul a decis, cu ocazia Conferinței plene, la propunerea Camerei întâi și a vicepreședintelui, în conformitate cu articolul 28 din Regulamentul de procedură, să trimită cauza Camerei întâi care judecă în complet extins de cinci judecători.
- 49 Pledoariile părților și răspunsurile lor la întrebările adresate de Tribunal au fost ascultate în ședința din 2 octombrie 2019, în urma căreia faza orală a procedurii a fost închisă.
- 50 Prin Ordonanța din 7 noiembrie 2019, Tribunalul a decis redeschiderea fazei orale a procedurii. La 12 noiembrie 2019, Tribunalul a solicitat Comisiei să prezinte anumite documente, ceea ce aceasta a făcut în termenul stabilit. Reclamanta a avut astfel ocazia să depună observații cu privire la documentele respective la 20 decembrie 2019, în care a menționat totuși că acestea nu fuseseră prezentate în limba de procedură, ci în limba italiană. Invitată să indice Tribunalului dacă reclamanta intenționa, prin acest comentariu, să solicite Tribunalului să oblige Comisia să prezinte documentele menționate în limba de procedură în conformitate cu articolul 46 din Regulamentul de procedură, ea a răspuns totuși, la 29 ianuarie 2020, că nu solicita o asemenea regularizare. În aceste condiții, la 4 februarie 2020, Tribunalul a închis faza orală a procedurii.
- 51 Ca urmare a cererii Comisiei de a putea prezenta observații cu privire la observațiile reclamantei din 20 decembrie 2019, prin Ordonanța din 25 februarie 2020, Tribunalul a decis redeschiderea fazei orale a procedurii și, în urma depunerii de către Comisie a observațiilor respective în termenul stabilit, faza orală a procedurii a fost, din nou, închisă.
- 52 Reclamanta solicită Tribunalului:
- anularea în totalitate a deciziei atacate și, în orice caz, în măsura în care privește ajutorul de stat pretins ilegal care i-ar fi fost plătit;
 - obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată.
- 53 Comisia solicită Tribunalului:
- respingerea acțiunii;
 - obligarea reclamantei la plata cheltuielilor de judecată.

III. În drept

A. Cu privire la admisibilitate

- 54 În memoriul în apărare, Comisia invocă inadmisibilitatea acțiunii în măsura în care are ca obiect anularea, pe de o parte, a articolului 1 alineatul (1) din decizia atacată și, pe de altă parte, a articolului 1 alineatul (2) din aceeași decizie, în măsura în care acest alineat (2) privește alte companii aeriene decât reclamanta.
- 55 Astfel, deși recunoaște că acțiunea reclamantei în anularea deciziei atacate este admisibilă în ceea ce o privește și, în acest temei, ea poate să conteste diferitele fragmente ale deciziei care constituie motivarea dispozitivului contestat, în special cele referitoare la articolul 1 alineatul (2) din această decizie, precum cele din secțiunea 7.2.1, Comisia contestă totuși posibilitatea ca reclamanta să obțină anularea în totalitate a deciziei menționate. Astfel, reclamanta nu ar fi explicat motivele pentru care ar dori ca această decizie să fie anulată în beneficiul altor entități, cum ar fi companiile concurente.
- 56 Pe de altă parte, potrivit Comisiei, reclamanta nu ar putea introduce direct o acțiune în anulare împotriva constatării, care figurează la articolul 1 alineatul (1) din decizia atacată, potrivit căreia aeroporturile nu au primit ajutoare de stat. Astfel, această constatare ar fi susținută de considerațiile cuprinse în secțiunea 7.2.2 din decizia atacată, care nu ar privi în mod direct și individual reclamanta în calitate de companie aeriană.
- 57 Întemeindu-se în special pe punctul 31 din Hotărârea din 17 septembrie 1992, NBV și NVB/Comisia (T-138/89, EU:T:1992:95), reclamanta apreciază că are dreptul să conteste, dincolo de dispozitiv, motivele care constituie suportul necesar pentru acesta. Or, în speță, ar fi evident că constatarea existenței unui ajutor la nivelul companiilor aeriene, precum reclamanta, considerate beneficiarii reali ai schemei de ajutor în litigiu, depindea de constatarea indisociabilă a lipsei unor elemente de ajutor la nivelul operatorilor aeroportuari, care au fost calificați de Comisie drept simpli „intermediari” care au acordat în aval avantajele financiare distribuite de regiunea autonomă. Astfel, reclamanta ar avea dreptul să conteste această din urmă constatare pentru a putea demonstra că nu era beneficiarul real al măsurilor menționate și că, în consecință, Comisia nu avea temei să îi solicite să ramburseze sumele regiunii autonome.
- 58 În plus, reclamanta susține că poate solicita anularea în totalitate a deciziei atacate, inclusiv, așadar, a fragmentelor în care nu este desemnată nominal, amintind în același timp că, în orice caz, ea a formulat o cerere subsidiară de anulare a deciziei menționate numai în măsura în care o privea.
- 59 În această privință, trebuie amintit că, potrivit articolului 263 al patrulea paragraf TFUE, orice persoană fizică sau juridică poate formula, în condițiile prevăzute la primul și la al doilea paragraf, o acțiune împotriva actelor al căror destinatar este sau care o privesc direct și individual, precum și împotriva actelor normative care o privesc direct și care nu presupun măsuri de executare.
- 60 Întrucât decizia atacată are ca unic destinatar Republica Italiană, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, alte subiecte decât destinatarii unei decizii nu pot pretinde că această decizie le privește în mod individual decât dacă aceasta le afectează în considerarea anumitor calități care le sunt specifice sau a unei situații de fapt care le caracterizează în raport cu orice altă persoană și, ca urmare a acestui fapt, le individualizează într-un mod analog celui al destinatarului [Hotărârea din 15 iulie 1963, Plaumann/Comisia, 25/62, EU:C:1963:17, p. 223, și Hotărârea din 28 iunie 2018, Andres (falimentul Heitkamp BauHolding)/Comisia, C-203/16 P, EU:C:2018:505, punctul 41].
- 61 În domeniul ajutoarelor de stat, Curtea a precizat că o întreprindere nu poate în principiu să atace o decizie a Comisiei care interzice o schemă de ajutor sectorial dacă aceasta nu este vizată de decizie decât în temeiul apartenenței sale la sectorul în cauză și al calității sale de potențial beneficiar al

schemei respective. Într-adevăr, o asemenea decizie se prezintă, față de o asemenea întreprindere, ca o măsură de aplicabilitate generală care se aplică unor situații determinate în mod obiectiv și produce efecte juridice în privința unei categorii de persoane avute în vedere în mod general și abstract [a se vedea Hotărârea din 19 octombrie 2000, Italia și Sardegna Lines/Comisia, C-15/98 și C-105/99, EU:C:2000:570, punctul 33 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 28 iunie 2018, Andres (falimentul Heitkamp BauHolding)/Comisia, C-203/16 P, EU:C:2018:505, punctul 43].

- 62 Cu toate acestea, atunci când decizia afectează un grup de persoane care erau identificate sau identificabile la momentul la care a fost adoptat acest act și în funcție de criteriile specifice membrilor grupului, acest act poate privi individual respectivele persoane în măsura în care fac parte dintr-un cerc restrâns de operatori economici [a se vedea Hotărârea din 13 martie 2008, Comisia/Infront WM, C-125/06 P, EU:C:2008:159, punctul 71 și jurisprudența citată, Hotărârea din 27 februarie 2014, Stichting Woonpunt și alții/Comisia, C-132/12 P, EU:C:2014:100, punctul 59, și Hotărârea din 28 iunie 2018, Andres (falimentul Heitkamp BauHolding)/Comisia, C-203/16 P, EU:C:2018:505, punctul 44].
- 63 Astfel, beneficiarii efectivi ai unor ajutoare individuale acordate în temeiul unei scheme de ajutor și a căror recuperare a fost dispusă de Comisie sunt, pentru acest motiv, vizați în mod individual în sensul articolului 263 al patrulea paragraf TFUE [Hotărârea din 9 iunie 2011, Comitato „Venezia vuole vivere” și alții/Comisia, C-71/09 P, C-73/09 P și C-76/09 P, EU:C:2011:368, punctul 53, și Hotărârea din 28 iunie 2018, Andres (falimentul Heitkamp BauHolding)/Comisia, C-203/16 P, EU:C:2018:505, punctul 45; a se vedea de asemenea în acest sens Hotărârea din 19 octombrie 2000, Italia și Sardegna Lines/Comisia, C-15/98 și C-105/99, EU:C:2000:570, punctele 34 și 35].
- 64 Au fost de asemenea recunoscute ca fiind vizate individual de o decizie a Comisiei de închidere a procedurii inițiate în temeiul articolului 108 alineatul (2) TFUE, în afara întreprinderii sau a întreprinderilor beneficiare, întreprinderile concurente ale acesteia din urmă care au jucat un rol activ în cadrul respectivei proceduri, în măsura în care poziția acestora pe piață a fost afectată în mod substanțial de ajutorul care face obiectul deciziei atacate (Hotărârea din 28 ianuarie 1986, Cofaz și alții/Comisia, 169/84, EU:C:1986:42, punctul 25, Hotărârea din 22 noiembrie 2007, Sniace/Comisia, C-260/05 P, EU:C:2007:700, punctul 55, precum și Hotărârea din 17 septembrie 2015, Mory și alții/Comisia, C-33/14 P, EU:C:2015:609, punctul 98).
- 65 În speță, dispozitivul deciziei atacate vizează atât Republica Italiană, cât și operatorii aeroportuari și companiile aeriene. Întrucât concluziile în anulare vizează atât această decizie în totalitate, cât și această decizie în măsura în care o privește pe reclamantă, trebuie să se stabilească în ce măsură aceasta din urmă poate introduce o acțiune în anulare împotriva deciziei menționate.
- 66 În această privință, reclamanta este desemnată, la articolul 1 alineatul (2) din decizia atacată, drept beneficiar al schemei de ajutor în litigiu. În plus, în conformitate cu articolul 2 din această decizie, ea este obligată să ramburseze autorităților italiene sumele pe care le-a primit în temeiul schemei de ajutor în litigiu.
- 67 În aceste condiții, acțiunea, întrucât urmărește anularea acestor două dispoziții în măsura în care o privesc pe reclamantă, este admisibilă în raport cu articolul 263 al patrulea paragraf TFUE și, în cadrul acestei acțiuni, reclamanta poate invoca, în susținerea concluziilor sale în anularea celor două dispoziții menționate, orice motiv de natură să demonstreze că ea nu era beneficiar al schemei de ajutor în litigiu, inclusiv, în acest cadru, argumente prin care se urmărește să se demonstreze că operatorii aeroportuari erau beneficiarii reali ai schemei de ajutor în litigiu, iar nu companiile aeriene, precum reclamanta.
- 68 În cadrul acțiunii respective, Tribunalul nu este sesizat însă decât cu privire la elementele deciziei care o vizează pe reclamantă. Astfel, cele care privesc alte persoane decât destinatarul nu intră în obiectul litigiului pe care instanța este chemată să îl soluționeze (Hotărârea din 14 septembrie 1999,

Comisia/AssiDomän Kraft Products și alții, C-310/97 P, EU:C:1999:407, punctul 53). În fapt, în cadrul prezentei acțiuni, Tribunalul se poate pronunța doar cu privire la legalitatea articolului 1 alineatul (2) și a articolului 2 din decizia atacată numai în măsura în care aceste dispoziții o privesc pe reclamantă. În consecință, în măsura în care au în vedere anularea dispozițiilor menționate în ceea ce privește alte companii aeriene vizate de dispozițiile respective, concluziile în anulare sunt inadmisibile pentru lipsa calității procesuale active a reclamantei.

- 69 Pe de altă parte, contrar celor susținute de reclamantă, ea nu poate introduce o acțiune în anulare directă împotriva articolului 1 alineatul (1) din decizia atacată. Astfel, această dispoziție privește numai operatorii aeroportuari, în favoarea cărora Comisia a apreciat că schema de ajutor în litigiu nu implica un ajutor de stat. Or, dat fiind că reclamanta, în calitate de companie aeriană, nu este concurentă a operatorilor aeroportuari menționați, ea nu are calitate procesuală activă pentru a introduce o acțiune în anulare împotriva articolului 1 alineatul (1) din decizia atacată.
- 70 În aceste condiții, concluziile în anulare trebuie declarate admisibile numai în măsura în care au în vedere anularea deciziei atacate în ceea ce o privește pe reclamantă și, în rest, trebuie respinse ca inadmisibile.

B. Cu privire la concluziile în anulare

- 71 În susținerea acțiunii, reclamanta invocă șase motive de anulare a deciziei atacate, întemeiate:
- primul, pe o eroare vădită de apreciere în ceea ce privește calificarea plăților efectuate de operatorii aeroportuari în favoarea reclamantei drept „resurse de stat” a căror acordare era imputabilă statului italian;
 - al doilea, pe o eroare vădită de apreciere în ceea ce privește obținerea unui avantaj de către companiile aeriene;
 - al treilea, pe o eroare vădită de apreciere în ceea ce privește faptul că măsurile în litigiu denaturează sau amenință să denatureze concurența și afectează schimburile comerciale dintre statele membre;
 - al patrulea, pe o eroare vădită de apreciere în ceea ce privește lipsa posibilității de a declara măsurile în litigiu compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) TFUE;
 - al cincilea, pe încălcarea principiului încrederii legitime în ceea ce privește ordinul de recuperare a ajutorului la nivelul reclamantei;
 - al șaselea, pe o insuficiență a motivării și pe o contradicție de motive în decizia atacată.

1. Cu privire la primul motiv, întemeiat pe o eroare vădită de apreciere în ceea ce privește calificarea plăților, efectuate de operatorii aeroportuari în favoarea reclamantei, drept resurse de stat a căror acordare era imputabilă statului italian

- 72 În cadrul primului motiv, reclamanta contestă analiza Comisiei, care figurează în opinia sa în considerentele (355)-(361) ale deciziei atacate, potrivit căreia, pe de o parte, regiunea autonomă exercita un control asupra operatorilor aeroportuari, care presupunea că deciziile societăților SOGAER și GEASAR de a acorda fonduri companiilor aeriene mobilizau resurse de stat și erau imputabile statului italian, și, pe de altă parte, operatorii aeroportuari acționau ca intermediari ai regiunii autonome în sensul că comportamentele lor erau stabilite prin Legea nr. 10/2010, iar planurile de activități erau aprobate de regiunea autonomă, fapt care presupune că deciziile lor de a acorda prin contract fondurile în discuție companiilor aeriene erau, în definitiv, imputabile statului italian.

- 73 Comisia solicită respingerea motivului ca nefondat.
- 74 Cele două aspecte care compun primul motiv trebuie examinate în mod succesiv.

a) Cu privire la primul aspect al primului motiv, referitor la existența unui control al regiunii autonome asupra operatorilor aeroportuari

- 75 Referindu-se la considerentele (55) și (58) ale deciziei atacate, reclamanta a arătat inițial, în cererea introductivă, că, în măsura în care concluzia Comisiei potrivit căreia fondurile care i-au fost plătite de operatorii aeroportuari din Cagliari-Elmas și din Olbia constituiau ajutoare de stat pentru motivul că cele două aeroporturi vizate se aflau sub controlul statului italian, în speță al regiunii autonome, această concluzie ar fi eronată și ar afecta legalitatea deciziei atacate. Astfel, operatorii menționați nu pot fi considerați întreprinderi publice. Prin urmare, deciziile lor, în special de a încheia contracte cu reclamanta, nu ar fi imputabile statului italian, la fel cum resursele lor financiare utilizate pentru remunerarea reclamantei nu pot fi considerate resurse de stat.
- 76 Comisia solicită respingerea acestui aspect arătând că, contrar celor susținute de reclamantă, ea nu s-a întemeiat, în decizia atacată, pe faptul că operatorii aeroportuari ar fi fost deținuți de stat pentru a concluziona că plățile efectuate de operatorii aeroportuari în favoarea companiilor aeriene cocontractante mobilizau resurse de stat și erau imputabile statului italian. Astfel, reclamanta s-ar înșela cu privire la conținutul considerentelor (52)-(58) ale deciziei atacate și cu privire la faptul că, în partea din decizia atacată care analizează acest aspect, și anume secțiunea 7.2.1.2 din aceasta, Comisia și-a întemeiat concluzia exclusiv pe constatarea că operatorii respectivi puneau în aplicare schema de ajutor în litigiu elaborată de regiunea autonomă. În realitate, problema dacă operatorii aeroportuari erau sau nu deținuți de autoritatea publică nu ar fi avut niciun rol în această apreciere, cu atât mai mult cu cât schema de ajutor era instituită fără deosebire în beneficiul tuturor aeroporturilor din Sardinia, indiferent de aspectul dacă părțile din structurile lor de capital respective erau deținute de actori publici sau privați.
- 77 În această privință, trebuie amintit că, potrivit articolului 107 alineatul (1) TFUE, sunt declarate incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre. Astfel, această calificare drept „ajutor de stat” în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE presupune întrunirea a patru condiții, și anume existența unei intervenții a statului sau prin intermediul resurselor de stat, această intervenție să fie susceptibilă să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre, să acorde un avantaj selectiv beneficiarului său și să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența (a se vedea Hotărârea din 13 septembrie 2017, ENEA, C-329/15, EU:C:2017:671, punctul 17 și jurisprudența citată).
- 78 În ceea ce privește prima condiție referitoare la existența unei intervenții a statului sau prin intermediul resurselor de stat, pentru ca avantajele să poată fi calificate drept ajutoare în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, acestea trebuie, pe de o parte, să fie acordate direct sau indirect prin intermediul resurselor de stat și, pe de altă parte, să fie imputabile statului (a se vedea Hotărârea din 16 mai 2002, Franța/Comisia, C-482/99, EU:C:2002:294, punctul 24 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 13 septembrie 2017, ENEA, C-329/15, EU:C:2017:671, punctul 20 și jurisprudența citată), aceste două subcondiții fiind cumulative (a se vedea în acest sens Hotărârea din 28 martie 2019, Germania/Comisia, C-405/16 P, EU:C:2019:268, punctele 48 și 63 și jurisprudența citată, și Hotărârea din 5 aprilie 2006, Deutsche Bahn/Comisia, T-351/02, EU:T:2006:104, punctul 103 și jurisprudența citată).

- 79 În speță, Comisia a arătat în mod cert în considerentul (52) al deciziei atacate că operatorii aeroportuari din Alghero, din Cagliari-Elmas și din Olbia erau societăți cu răspundere limitată; că primii doi erau proprietăți publice, iar cel de al treilea era controlat de un operator de transport aerian.
- 80 Cu toate acestea, trebuie să se constate că, contrar celor susținute de reclamantă, Comisia nu s-a întemeiat în decizia atacată pe unul dintre aceste elemente referitoare la structura de capital, public sau privat, a operatorilor aeroportuari din Cagliari-Elmas și din Olbia pentru a imputa regiunii autonome fondurile primite de reclamantă de la acești operatori în raport cu condițiile, stabilite în Hotărârea din 16 mai 2002, Franța/Comisia (C-482/99, EU:C:2002:294), potrivit cărora fondurile acordate de o întreprindere publică, care se încadrează în principiu în sfera noțiunii de „resurse de stat”, pot fi imputabile statului.
- 81 Astfel, în partea relevantă a deciziei atacate, mai precis în considerentele (355)-(361) plasate sub titlul „7.2.1.2 Resursele de stat și imputabilitatea statului”, Comisia s-a întemeiat în esență, pentru a ajunge la concluzia că fondurile primite de companiile aeriene proveneau din resurse ale statului italian, în speță ale regiunii autonome, și erau imputabile acestuia din urmă, pe descrierea mecanismului pus în aplicare de regiunea autonomă respectivă, mecanism prin care această entitate a statului furniza finanțare operatorilor aeroportuari care o solicitau, cu condiția ca aceștia să îi prezinte spre aprobare planuri de activități în care operatorii respectivi trebuiau să detalieze modul în care intenționau să utilizeze fondurile respective, în special pentru remunerarea companiilor aeriene cocontractante.
- 82 În aceste condiții, în măsura în care este întemeiat pe o premisă eronată, și anume că Comisia ar fi imputat statului italian fondurile primite de reclamantă din partea operatorilor aeroportuari din Cagliari-Elmas și din Olbia, bazându-se pe faptul că operatorii respectivi ar fi deținuți de autoritatea publică, primul aspect al primului motiv nu poate fi decât respins ca nefondat.
- 83 În replică, reclamanta susține totuși că, chiar dacă Comisia nu ar fi trebuit să impute statului italian ajutorul în discuție din cauza faptului că aeroporturile Cagliari-Elmas și Olbia erau controlate de stat, decizia atacată ar fi afectată de incoerență, întrucât, deși făceau parte din schema de ajutor în litigiu instituită prin Legea nr. 10/2010, un tratament diferit a fost rezervat ajutoarelor acordate operatorului de pe aeroportul Alghero pentru motivul că era deținut de regiunea autonomă. În special, reclamanta reproșează Comisiei faptul că, în decizia privind aeroportul Alghero, nu a examinat aspectul dacă operatorul aeroportului respectiv acționase în speță ca intermediar al regiunii autonome.
- 84 În această privință, invitată să răspundă în scris la o întrebare a Tribunalului cu privire la acest aspect, Comisia a explicat că marea majoritate a plăților efectuate de operatorul aeroportului Alghero în cadrul schemei de ajutor în litigiu priveau acorduri încheiate cu companii aeriene înainte de adoptarea schemei menționate și care fuseseră deja evaluate în Decizia „Alghero”. În răspunsul său, referindu-se la considerentul (345) al deciziei atacate, Comisia a amintit de asemenea că, dată fiind dificultatea de a distinge mișcările financiare în temeiul acordurilor anterioare schemei de ajutor în litigiu de cele făcute efectiv în temeiul schemei respective, ea a decis să excludă din domeniul de aplicare al deciziei atacate toate acordurile încheiate între operatorul aeroportului Alghero și companiile aeriene care operează în acest aeroport.
- 85 Astfel, rezultă că, în decizia atacată, Comisia nu a examinat în mod formal plățile efectuate de operatorul aeroportuar din Alghero către companiile aeriene cocontractante din fonduri care fuseseră acordate acestui operator de regiunea autonomă în cadrul schemei de ajutor în litigiu. Pe de altă parte, în Decizia „Alghero”, Comisia a examinat, desigur, plățile efectuate de acest operator aeroportuar, deținut de regiunea autonomă, în temeiul criteriului investitorului privat. Totuși, aceste plăți aveau în esență legătură cu contracte încheiate înainte de adoptarea de către regiunea autonomă a schemei de ajutor în litigiu, care prevedea mecanismul de control instituit de regiunea respectivă cu privire la fondurile pe care le acorda operatorilor aeroportuari.

- 86 Rezultă din aceasta că argumentația reclamantei referitoare la o pretinsă incoerență în abordarea Comisiei trebuie înlăturată.
- 87 În orice caz, reclamanta nu poate, prin argumentația sa, să repună în mod indirect în discuție legalitatea Deciziei „Alghero” pentru motivul că Comisia ar fi omis, în această decizie, să examineze plățile efectuate companiilor aeriene cocontractante de către operatorul aeroportuar din Alghero din fondurile care îi fuseseră alocate de regiunea autonomă în temeiul schemei de ajutor în litigiu. Astfel, independent de problema calității reclamantei de a introduce o acțiune împotriva deciziei menționate în calitate sa de companie aeriană, trebuie să se constate că, în lipsa unei acțiuni formulate în temeiul articolului 263 TFUE în termenele prevăzute, Decizia „Alghero” a rămas definitivă.
- 88 Pe de altă parte, în ceea ce privește legalitatea deciziei atacate în măsura în care aceasta omite să examineze plățile efectuate din fondurile distribuite în temeiul schemei de ajutor în litigiu de către operatorul aeroportuar din Alghero către companiile aeriene cu care încheiase contracte comerciale, trebuie să se constate că reclamanta, în calitate de companie aeriană, este activă pe piața transportului aerian, iar nu pe cea a serviciilor și a infrastructurii aeroportuare. În aceste condiții, întrucât nu se află în concurență cu operatorul aeroportuar din Alghero, reclamanta nu poate contesta acest aspect al deciziei atacate.
- 89 În sfârșit și cu titlu suplimentar, motivele pentru care Comisia ar fi apreciat în mod diferit situația în cauză într-o decizie anterioară, în speță în Decizia „Alghero”, nu pot, în orice caz, să afecteze legalitatea deciziei atacate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 1 iulie 2008, Chronopost și La Poste/UFEX și alții, C-341/06 P și C-342/06 P, EU:C:2008:375, punctul 95, și Hotărârea din 16 ianuarie 2018, EDF/Comisia, T-747/15, EU:T:2018:6, punctul 238).
- 90 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, primul aspect al primului motiv trebuie respins.

b) Cu privire la al doilea aspect al primului motiv, referitor la rolul de intermediari al operatorilor aeroportuari

- 91 În cadrul celui de al doilea aspect al primului motiv, reclamanta contestă atât, pe de o parte, originea statală a fondurilor utilizate de operatorii aeroportuari pentru a o remunera în cadrul contractelor pe care aceștia le încheiaseră cu ea, cât și, pe de altă parte, imputabilitatea în sarcina regiunii autonome a plăților efectuate de operatorii aeroportuari în cadrul executării contractelor privind obiective de trafic aerian și furnizarea de servicii de marketing pe care le încheiaseră cu companii aeriene precum reclamanta.
- 92 În ceea ce privește originea statală a fondurilor în cauză, trebuie amintit că o măsură finanțată prin intervenția statului sau prin intermediul resurselor de stat nu trebuie să fie în mod necesar o măsură adoptată de puterea centralizată a statului respectiv. Aceasta poate la fel de bine să emane de la o autoritate intrastatală, precum regiunea autonomă. Astfel, o măsură adoptată de o colectivitate teritorială, iar nu de autoritățile centrale, este susceptibilă să constituie un ajutor din momentul în care sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) TFUE (Hotărârea din 14 octombrie 1987, Germania/Comisia, 248/84, EU:C:1987:437, punctul 17, și Hotărârea din 6 septembrie 2006, Portugalia/Comisia, C-88/03, EU:C:2006:511, punctul 55). Cu alte cuvinte, măsurile adoptate de autoritățile intrastatale, descentralizate, federale, regionale sau altele, ale statelor membre, indiferent de statutul juridic și de denumirea acestora, intră în sfera de aplicare a articolului 107 alineatul (1) TFUE, la fel ca măsurile luate de autoritățile federale sau centrale, dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute de această dispoziție (Hotărârea din 6 martie 2002, Diputación Foral de Álava și alții/Comisia, T-92/00 și T-103/00, EU:T:2002:61, punctul 57, și Hotărârea din 12 mai 2011, Région Nord-Pas-de-Calais și Communauté d’agglomération du Douaisis/Comisia, T-267/08 și T-279/08, EU:T:2011:209, punctul 108).

93 În speță, în cadrul schemei de ajutor în litigiu, este cert că regiunea autonomă a pus la dispoziția operatorilor aeroportuari fonduri pe o perioadă de mai mulți ani pentru ca aceștia să întreprindă acțiuni în vederea promovării regiunii Sardinia ca destinație turistică, implicând în același timp atingerea unor obiective în ceea ce privește deservirea aeriană a insulei dinspre și către diferitele sale aeroporturi și furnizarea de servicii de marketing. Reclamanta nu contestă că aceste fonduri, care provin la origine din partea regiunii autonome și plătite într-o primă etapă operatorilor aeroportuari, sunt resurse de stat, iar decizia de a acorda asemenea fonduri operatorilor aeroportuari respectivi era imputabilă statului italian. Totuși, se pune problema dacă, astfel cum contestă reclamanta, sumele pe care le-a primit din partea operatorilor menționați în executarea contractelor pe care le încheiase cu aceștia aveau sau mai aveau natura unor „resurse de stat” și erau imputabile statului italian, în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE.

1) Cu privire la mobilizarea unor resurse de stat

94 În această privință, reiese atât din mecanismul instituit de regiunea autonomă prin intermediul schemei de ajutor în litigiu, cât și din punerea sa în aplicare în practică că fondurile plătite de regiunea menționată operatorilor aeroportuari au fost cele utilizate de aceștia din urmă pentru a remunera companiile cocontractante.

95 Astfel, pe de o parte, trebuie arătat că schema de ajutor în litigiu prevedea un fel de mecanism de verificare. Mai precis, Decizia regională nr. 29/36 prevedea că operatorii aeroportuari reținuți ar primi un avans de 20 % din fondurile datorate pentru anul de referință, urmat de plata unei a doua tranșe de 60 %, eșalonată și condiționată de prezentarea unor rapoarte trimestriale, și, în sfârșit, de o ultimă tranșă de 20 % prin prezentarea documentelor care permit regiunii autonome să verifice dacă activitatea fusese corect executată, dacă obiectivele fuseseră atinse și dacă costurile angajate erau reale. În consecință, acest mecanism de control avea vocația de a împiedica orice operator aeroportuar să obțină rambursarea altor sume decât a celor angajate de el pentru remunerarea companiilor aeriene cocontractante, precum reclamanta, și care fac obiectul obligației de recuperare prevăzute la articolul 2 din decizia atacată. Existența acestui mecanism confirmă de asemenea că prestațiile companiilor aeriene menționate erau finanțate de regiunea respectivă, întrucât sumele avansate de operatorii aeroportuari pentru remunerarea companiilor aeriene cocontractante corespundeau fondurilor pe care le primeau, la finalul procesului, din partea regiunii autonome.

96 Pe de altă parte, astfel cum reiese din cuprinsul considerentelor (242)-(246), precum și (313), (314) și (317) ale deciziei atacate, prezentând observațiile pe care le depuseseră în cadrul procedurii administrative în fața Comisiei, operatorii aeroportuari din Olbia și din Cagliari-Elmas au explicat ei înșiși că, în fapt, ei avansaseră sumele corespunzătoare plății companiilor aeriene cocontractante care furnizau prestațiile dorite de regiunea autonomă pentru a promova turismul din Sardinia și că prezentaseră ulterior regiunii autonome respective rapoartele lor contabile care reiau costurile efectiv suportate pentru a obține rambursarea lor de către regiunea autonomă. În acest cadru, operatorul aeroportului Cagliari-Elmas chiar a afirmat că regiunea autonomă îi solicitase să demonstreze că companiile aeriene prestatoare primiseră integral contribuțiile regionale și că, prin urmare, era doar un intermediar care le-a transmis sumele primite din partea regiunii autonome. Pe de altă parte, Republica Italiană însăși a arătat, astfel cum reiese din considerentul (340) al deciziei atacate, că operatorul aeroportuar din Olbia transferase reclamantei întreaga sumă corespunzătoare contribuțiilor pe care acest operator o primise din partea regiunii autonome.

97 Prin urmare, este clar că fondurile utilizate de operatorii aeroportuari pentru a o remunera pe reclamantă în cadrul contractelor pe care aceștia le încheiaseră cu ea aveau la origine bugetul regiunii autonome și constituiau, așadar, resurse de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE. Pe de altă parte, deși au trebuit, în anumite cazuri, să suporte costurile de avans de trezorerie, inclusiv de către SFIRS, cu privire la sumele rambursate ulterior de regiunea autonomă, acest lucru nu înlătură în niciun fel faptul că, potrivit propriilor declarații și în conformitate cu cele prevăzute de schema de

ajutor în litigiu, operatorii aeroportuari au utilizat în totalitate fondurile care le fuseseră acordate de regiunea autonomă respectivă în scopul remunerării companiilor aeriene cocontractante, precum reclamanta, și care fac exclusiv obiectul obligației de rambursare prevăzute la articolul 2 din decizia atacată.

- 98 Prin urmare, trebuie înlăturată argumentația reclamantei potrivit căreia, odată ce fondurile au fost transferate de regiunea autonomă operatorilor aeroportuari, nu ar fi fost sigur că ele ar fi fost utilizate pentru remunerarea sa. În același mod, împrejurarea invocată de reclamantă potrivit căreia modalitățile de transfer al fondurilor primite de operatorii aeroportuari către companiile aeriene nu erau menționate în Legea nr. 10/2010 nu este pertinentă din moment ce sistemul instituit de schema de ajutor în litigiu consta în finanțarea acțiunilor întreprinse de operatorii aeroportuari prin intermediul unor contracte încheiate cu companiile aeriene, ceea ce, în definitiv, a fost constatat în situația de fapt și implica transferul fondurilor către companiile aeriene respective prin intermediul operatorilor aeroportuari.
- 99 În afară de declarațiile guvernului italian și ale operatorilor aeroportuari înșiși în cadrul procedurii administrative care a precedat adoptarea deciziei atacate și de tabelele cuprinse în decizia atacată, corespondența dintre fondurile furnizate de regiunea autonomă operatorilor aeroportuari și cele utilizate de aceștia din urmă pentru remunerarea companiilor aeriene cocontractante este confirmată, în cazul particular al reclamantei, de însuși conținutul acordurilor pe care aceasta le-a semnat cu operatorii aeroportuari din Cagliari-Elmas și din Olbia.
- 100 Astfel, preambulul contractului nr. 25/2011 pe care l-a încheiat cu SOGAER indica în mod expres că regiunea autonomă a decis să își majoreze investițiile în marketing în industria transportului și a turismului; că, în acest scop ea furniza anual SOGAER o sumă pe care acest operator aeroportuar trebuia să o cheltuiască pentru a atinge obiectivul respectiv și că, în lumina voinței regiunii autonome, SOGAER publicase un anunț pe site-ul său internet pentru a investi în activități de marketing concepute pentru a promova atracțiile turistice din sudul Sardiniei. În ceea ce privește contractul încheiat la 17 martie 2011 între reclamantă și GEASAR, acesta arăta că, pentru a-și extinde activitățile aeriene, reclamanta dezvoltase un program de marketing și de publicitate pentru promovarea regiunii Sardinia care trebuia pus în aplicare cu participarea financiară a părților interesate de dezvoltarea turismului insulei, în speță, în esență exclusiv regiunea autonomă.
- 101 În plus, contractul nr. 25/2011 conținea o clauză de încetare a contractului în cazul eliminării sau al revocării finanțării acordate de regiunea autonomă, confirmând rolul de intermediar financiar reținut de Comisie în decizia atacată în privința operatorilor aeroportuari care, potrivit propriilor declarații din cadrul procedurii administrative, în special celei a operatorului din Cagliari-Elmas, nu au făcut decât să selecteze companii aeriene capabile să atingă obiectivele anuale stabilite pentru frecvența și volumul de pasageri pe rutele strategice dinspre și către aeroporturile în cauză.
- 102 Reclamanta obiectează că, astfel cum se menționează de altfel în considerentul (74) al deciziei atacate, Decizia regională nr. 29/36 prevedea în mod expres că planurile de activități trebuiau să indice nivelul de resurse proprii investit de fiecare operator aeroportuar, precum și nivelul de contribuții din partea altor eventuali investitori privați care beneficiază de creșterea traficului aerian, precum cei care își desfășoară activitatea în sectoarele turismului, comerțului, agriculturii și culturii.
- 103 Totuși, după cum arată Comisia, argumentul respectiv este inoperant. Astfel, pe de o parte, întrebată cu privire la acest aspect, reclamanta nu a fost în măsură să explice ce alt investitor privat s-ar fi asociat la inițiativa bugetară luată de regiunea autonomă pentru a promova insula Sardinia ca destinație turistică prin finanțarea unor activități întreprinse prin intermediul operatorilor aeroportuari.

- 104 Pe de altă parte și în orice caz, presupunând că prestațiile furnizate operatorilor aeroportuari au fost parțial și deși, în orice caz, marginal cofinanțate de alți investitori, inclusiv de înșiși operatorii respectivi, acest lucru nu ar schimba cu nimic originea statală a fondurilor utilizate de acești operatori aeroportuari pentru a remunera companiile aeriene în cadrul schemei de ajutor în litigiu, fonduri care sunt singurele pe care companiile aeriene menționate au obligația să le ramburseze statului italian în executarea deciziei atacate. De altfel, în cazul în care ar fi urmat raționamentul reclamantei, ar fi suficient ca un stat membru să solicite o cofinanțare a măsurilor sale de către actorii din sectorul privat pentru a le exclude din domeniul de aplicare al articolului 107 alineatul (1) TFUE.
- 105 Reclamanta mai susține că, în ceea ce privește fondurile care fuseseră acordate de regiunea autonomă operatorilor aeroportuari în executarea schemei de ajutor în litigiu, operatorii în cauză le-au utilizat doar în scopul creșterii profitului lor, însă nu ar fi administrat fondurile respective în interesul general. Potrivit tezei reclamantei, după ce au fost acordate operatorilor menționați, aceste fonduri, de origine publică și de natură fungibilă, ar fi fost virate în mod nediferențiat în trezoreria lor, ar fi avut astfel o natură privată și ar fi fost utilizate în scopuri pur lucrative.
- 106 În această privință, trebuie amintit că, în materia ajutoarelor de stat, finalitatea urmărită de intervențiile statale nu este suficientă pentru ca acestea să fie excluse de la calificarea drept „ajutoare” în sensul articolului 107 TFUE. Astfel, acest articol nu distinge în funcție de cauzele sau de obiectivele intervențiilor statului, ci le definește în funcție de efectele lor (a se vedea Hotărârea din 22 decembrie 2008, *British Aggregates/Comisia*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, punctele 84 și 85 și jurisprudența citată, Hotărârea din 26 noiembrie 2015, *Spania/Comisia*, T-461/13, EU:T:2015:891, punctul 39).
- 107 Or, dat fiind că la examinarea unei măsuri Comisia poate fi chemată să examineze dacă un avantaj poate fi considerat ca fiind acordat în mod indirect altor operatori decât destinatarul imediat al transferului resurselor de stat (a se vedea în acest sens Hotărârea din 13 iunie 2002, *Țările de Jos/Comisia*, C-382/99, EU:C:2002:363, punctele 61 și 62), este necesar să se considere că, în măsura în care se poate dovedi, precum în speță, că un avantaj care provine din resurse de stat a fost transferat de destinatarul imediat către un beneficiar final, este irelevant dacă acest transfer a fost efectuat de destinatar potrivit unei logici comerciale sau, dimpotrivă, acest transfer a răspuns unui obiectiv de interes general.
- 108 Acest lucru este confirmat de jurisprudență, care reține că un avantaj acordat în mod direct anumitor persoane fizice sau juridice poate constitui un avantaj indirect și, prin urmare, un ajutor de stat în favoarea altor persoane juridice care sunt întreprinderi (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 septembrie 2000, *Germania/Comisia*, C-156/98, EU:C:2000:467, punctele 22-35, Hotărârea din 13 iunie 2002, *Țările de Jos/Comisia*, C-382/99, EU:C:2002:363, punctele 38 și 60-66, Hotărârea din 4 martie 2009, *Associazione italiana del risparmio gestito și Fineco Asset Management/Comisia*, T-445/05, EU:T:2009:50, punctul 127, și Hotărârea din 15 iunie 2010, *Mediaset/Comisia*, T-177/07, EU:T:2010:233). Astfel, în cauzele în care s-au pronunțat aceste hotărâri, transferul avantajului de către persoane fizice sau juridice, destinatare imediate ale unor resurse de stat, se înscria într-o relație comercială, confirmând că existența unei rațiuni comerciale subiacente transferului nu are nicio incidență asupra aprecierii, în raport cu articolul 107 alineatul (1) TFUE, a circuitului resurselor de origine statală până la beneficiarul final.
- 109 În ceea ce privește împrejurarea invocată de reclamantă că regiunea autonomă nu a desemnat un organ public sau un organism care ar fi avut drept unică misiune administrarea fondurilor în cauză, nici aceasta nu are o incidență asupra calificării plăților în litigiu efectuate în favoarea reclamantei drept „resurse de stat” în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE.
- 110 Astfel, s-a reținut deja, desigur, că noțiunea de intervenție prin intermediul resurselor de stat viza nu doar includerea avantajelor care sunt acordate direct de stat, ci și a celor care sunt acordate prin intermediul unui organism public sau privat, desemnat sau înființat de acest stat în vederea gestionării ajutorului (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 martie 1977, *Steinike și Weinlig*, 78/76,

EU:C:1977:52, punctul 21, Hotărârea din 17 martie 1993, *Slovan Neptun*, C-72/91 și C-73/91, EU:C:1993:97, punctul 19, precum și Hotărârea din 30 mai 2013, *Doux Élevage și Coopérative agricole UKL-ARREE*, C-677/11, EU:C:2013:348, punctul 26). Curtea a justificat astfel includerea unor avantaje acordate prin intermediul unor organisme distincte ale statului în domeniul de aplicare al articolului 107 alineatul (1) TFUE prin necesitatea de a menține efectul util al normelor referitoare la „ajutoarele acordate de state” definite la articolele 107-109 TFUE, evitând ca simplul fapt de a crea instituții autonome însărcinate cu distribuirea ajutoarelor să poată permite statelor membre să eludeze normele referitoare la ajutoarele de stat (Hotărârea din 16 mai 2002, *Franța/Comisia*, C-482/99, EU:C:2002:294, punctul 23).

- 111 Totuși, nu se poate deduce din această jurisprudență că numai avantajele distribuite direct de stat, cu alte cuvinte fără intermediar, și cele acordate prin intermediul unor organisme investite cu prerogative de autoritate publică sau cu misiuni de interes general și instituite sau desemnate pentru gestionarea ajutorului ar intra în domeniul de aplicare al interdicției prevăzute la articolul 107 alineatul (1) TFUE. Dimpotrivă, astfel cum s-a amintit deja anterior, chiar un avantaj acordat în mod direct anumitor persoane fizice sau juridice poate constitui un avantaj indirect și, în consecință, un ajutor de stat pentru alte persoane juridice care sunt întreprinderi (a se vedea punctul 108 de mai sus), iar aceasta fără să se impună ca avantajele în discuție să fi tranzitat printr-o structură desemnată sau instituită în mod specific de acest stat în vederea gestionării ajutorului.
- 112 În ceea ce privește referirea reclamantei la Hotărârea din 16 mai 2000, *Franța/Ladbroke Racing și Comisia* (C-83/98 P, EU:C:2000:248, punctul 50), și la Hotărârea din 15 ianuarie 2013, *Aiscat/Comisia* (T-182/10, EU:T:2013:9, punctul 104), trebuie subliniat că aceste cauze priveau situații în care trebuia să se stabilească dacă fondurile obținute de întreprinderi private care acționează în cadrul unei concesiuni sau al unui monopol puteau constitui resurse de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, chiar dacă ele nu fuseseră niciodată înscrise în mod formal în conturile statelor membre în cauză.
- 113 În contextul acestor cauze, noțiunea de „resurse de stat” a fost extinsă în sensul că articolul 107 alineatul (1) TFUE cuprinde toate mijloacele pecuniare pe care autoritățile publice le pot utiliza efectiv pentru a susține anumite întreprinderi, fără a fi relevant dacă aceste mijloace aparțin sau nu în mod permanent patrimoniului statului. Astfel, s-a statuat că, deși unele sume nu se regăsesc permanent în bugetul de stat, faptul că acestea rămân în mod constant sub control public și, așadar, la dispoziția autorităților naționale competente este suficient pentru calificarea lor drept „resurse de stat” (Hotărârea din 16 mai 2000, *Franța/Ladbroke Racing și Comisia*, C-83/98 P, EU:C:2000:248, punctul 50, și Hotărârea din 16 mai 2002, *Franța/Comisia*, C-482/99, EU:C:2002:294, punctul 37).
- 114 În același mod, în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 19 decembrie 2013, *Association Vent De Colère! și alții* (C-262/12, EU:C:2013:851), de asemenea citată de reclamantă, se ridică problema dacă un mecanism de compensare integrală, în sarcina consumatorului final, a supracosturilor impuse unor întreprinderi ca urmare a unei obligații de achiziționare a electricității de origine eoliană la un preț superior celui al pieței putea intra sub incidența articolului 107 alineatul (1) TFUE. Mai precis, se ridică problema calificării drept resurse de stat a fondurilor colectate de un organism desemnat în mod specific pentru gestionarea acestora, deși nu tranzitau în mod necesar organismul respectiv în totalitate. Curtea a considerat, la punctul 33 din hotărârea menționată, că toate aceste fonduri rămâneau sub control public, justificând calificarea lor drept „resurse de stat”.
- 115 Astfel, chiar dacă privesc cauze în care fondurile în discuție, contrar speței, nu proveneau imediat de la bugetul de stat sau nu îl tranzitaseră niciodată, aceste hotărâri confirmă, în ceea ce privește condiția prevăzută la articolul 107 alineatul (1) TFUE, referitoare la existența unui avantaj acordat direct sau indirect prin intermediul resurselor de stat, că criteriul decisiv este nivelul de control exercitat de stat asupra acordării avantajului, în special asupra canalului de transmitere a acestui avantaj (Hotărârea din 16 mai 2000, *Franța/Ladbroke Racing și Comisia*, C-83/98 P, EU:C:2000:248, punctul 50, Hotărârea din 16 mai 2002, *Franța/Comisia*, C-482/99, EU:C:2002:294, punctul 37, precum și Hotărârea din

19 decembrie 2013, Association Vent De Colère! și alții, C-262/12, EU:C:2013:851, punctul 33), și că acesta se aplică chiar și atunci când acordarea avantajului respectiv nu implică un transfer formal de resurse ale statului (a se vedea Hotărârea din 19 decembrie 2013, Association Vent De Colère! și alții, C-262/12, EU:C:2013:851, punctul 19 și jurisprudența citată).

- 116 Cu toate acestea, în raport cu argumentația reclamantei în legătură cu Hotărârea din 16 mai 2000, Franța/Ladbroke Racing și Comisia (C-83/98 P, EU:C:2000:248), cu Hotărârea din 16 mai 2002, Franța/Comisia (C-482/99, EU:C:2002:294), și cu Hotărârea din 19 decembrie 2013, Association Vent De Colère! și alții (C-262/12, EU:C:2013:851), care se referă atât la subcondiția privind „resursele de stat”, cât și la cea privind imputabilitatea statului, trebuie să se stabilească de asemenea dacă, în speță, sumele achitate de operatorii aeroportuari companiilor aeriene, precum reclamanta, care provin de la bugetul statului italian, în speță al regiunii autonome, mai puteau fi calificate drept „resurse de stat” și, pe de altă parte, dacă plățile efectuate de operatorii aeroportuari în favoarea companiilor aeriene cocontractante în executarea contractelor puteau fi imputate statului italian, în speță regiunii autonome.

2) Cu privire la imputabilitatea în sarcina regiunii autonome a plăților efectuate de operatorii aeroportuari în beneficiul companiilor aeriene

- 117 În această privință, în cazul în care nivelul de control exercitat de stat cu privire la acordarea unui avantaj permite să se aprecieze dacă se poate considera că acesta mobilizează „resurse de stat”, pentru a se verifica subcondiția privind imputabilitatea măsurii în cauză în sarcina statului, prevăzută la articolul 107 alineatul (1) TFUE, trebuie să se țină de asemenea seama de acest nivel de control în examinarea problemei dacă trebuie să se considere că autoritățile publice au fost implicate în adoptarea măsurii respective (a se vedea în acest sens Hotărârea din 16 mai 2002, Franța/Comisia, C-482/99, EU:C:2002:294, punctul 52, și Hotărârea din 28 martie 2019, Germania/Comisia, C-405/16 P, EU:C:2019:268, punctul 49 și jurisprudența citată), implicare care se poate deduce dintr-un ansamblu de indicii care rezultă din împrejurările cauzei și din contextul în care a intervenit această măsură și în special din amploarea acesteia, din conținutul său sau din condițiile pe care le presupune (a se vedea în acest sens Hotărârea din 16 mai 2002, Franța/Comisia, C-482/99, EU:C:2002:294, punctele 52-56, și Hotărârea din 17 septembrie 2014, Commerz Nederland, C-242/13, EU:C:2014:2224, punctele 31-33).
- 118 În speță, Comisia a reținut, în decizia atacată, că fondurile puse la dispoziția operatorilor aeroportuari de regiunea autonomă trebuiau să fie și au fost utilizate în fapt potrivit instrucțiunilor adoptate de regiunea menționată, în speță pentru remunerarea serviciilor prestate de companiile aeriene, și anume deschiderea de noi rute aeriene, creșterea frecvențelor și extinderea perioadelor de exploatare a liniilor existente, atingerea obiectivelor în ceea ce privește volumul de pasageri, precum și prestarea de servicii de marketing.
- 119 De la bun început, trebuie înlăturat argumentul reclamantei potrivit căruia Comisia a recunoscut, la punctul 75 din decizia de deschidere, că Legea nr. 10/2010 nu impunea operatorilor aeroportuari obligația de a transfera o anumită parte din compensație către companiile aeriene cocontractante, împiedicând ca aceasta să poată concluziona ulterior contrariul în decizia atacată. Astfel, întrucât obiectul procedurii oficiale de investigare constă în aprofundarea examinării măsurii notificate de statul membru, este în spiritul și chiar în obiectivul acestei aprofundări a examinării măsurii ca, la finalul acesteia, Comisia să poată ajunge la concluzii diferite de cele, prin natura lor preliminare, pe care le prezentase în decizia de deschidere a procedurii oficiale de investigare pentru a justifica deschiderea procedurii respective (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 martie 2009, Italia/Comisia, T-424/05, nepublicată, EU:T:2009:49, punctul 69).

- 120 În ceea ce privește, în continuare, contestarea de către reclamantă a constatărilor Comisiei, care figurează în considerentele (357)-(359) ale deciziei atacate, potrivit cărora comportamentul operatorilor aeroportuari ar fi fost determinat de către regiunea autonomă prin Legea nr. 10/2010 și prin planurile de activități, care trebuiau să fie aprobate de regiunea autonomă înainte de a fi puse în aplicare, trebuie să se constate că Legea nr. 10/2010 desemnează în mod cert operatorii aeroportuari ca fiind în mod formal beneficiarii plăților prevăzute de legea menționată.
- 121 Totuși, articolul 3 alineatul 2 din Legea nr. 10/2010 prevedea în mod expres că criteriile, natura și durata ofertei de transport, precum și directivele pentru elaborarea planurilor de activități de către operatorii aeroportuari trebuiau să fie adoptate prin rezoluții ale executivului regional, în timp ce articolul 3 alineatul 3 din această lege prevedea, de asemenea în mod expres, că planurile de activități întocmite de operatorii aeroportuari trebuiau să fie însoțite de acte și de contracte corespunzătoare și că acestea ar fi finanțate numai în cazul în care ar fi întocmite în conformitate cu criteriile, cu natura, cu durata ofertei de transport și cu directivele adoptate de executivul regional și doar dacă ar fi fost înaintate în prealabil, în vederea obținerii unui aviz obligatoriu, comisiei competente.
- 122 Contrar celor susținute de reclamantă, prin invocarea în special a faptului că Legea nr. 10/2010 nu conține nicio linie directoare specifică și nici instrucțiuni obligatorii, în atenția operatorilor aeroportuari cu privire la utilizarea fondurilor pe care regiunea autonomă trebuia să le acorde acestora în temeiul măsurilor în litigiu, din mecanismul instituit prin Legea nr. 10/2010 reiese că dispozițiile acesteia din urmă trebuie coroborate în mod necesar cu textele a căror adoptare de către executivul regional era prevăzută de această lege și care condiționau plățile efectuate de regiunea autonomă în favoarea operatorilor aeroportuari în discuție în speță. Or, acestea, în special Decizia regională nr. 29/36, prevedeau în mod expres că operatorii aeroportuari trebuiau să își prezinte planurile de activități spre aprobare regiunii autonome și că planurile menționate trebuiau, pentru a putea fi eligibile pentru finanțarea prevăzută de regiunea autonomă menționată, să fie elaborate în conformitate cu criteriile, cu natura și cu durata ofertei de transport, precum și cu directivele adoptate de executivul regional.
- 123 În plus, mecanismul de rambursare a cheltuielilor avansate de operatorii aeroportuari era de natură să permită regiunii autonome să controleze inițiativele operatorilor aeroportuari, întrucât numai cele stabilite în conformitate cu directivele sale și justificate prin prezentarea documentelor contractuale și contabile relevante puteau conduce la finanțarea prevăzută de schema de ajutor în litigiu. În această privință, reclamanta susține că, în sistemul instituit de regiunea autonomă, operatorii aeroportuari erau controlați numai în momentul în care ar fi obținut deja 80 % din finanțarea prevăzută. Totuși, trebuie să se constate că, pe lângă faptul că planurile de activități erau prezentate anterior procesului de aprobare de către regiunea autonomă, operatorii aeroportuari trebuiau de asemenea să prezinte rapoarte trimestriale în vederea plății a 60 % din ajutor și au putut obține ultima tranșă de plată, de 20 %, numai după ce au dovedit că respectaseră instrucțiunile regiunii autonome.
- 124 Cu privire la acest aspect, lipsa unor modalități precise de alocare a fondurilor obținute de fiecare dintre operatorii aeroportuari este lipsită de relevanță, întrucât, în orice caz, pe de o parte, operatorii menționați s-au angajat prin contract cu companiile aeriene doar cu garanția din partea regiunii autonome că ar primi fondurile corespunzătoare de la aceasta din urmă și, pe de altă parte, reclamanta nu reușește să explice ce contract încheiat în acest context nu ar fi condus la o finanțare din partea regiunii autonome ca urmare a epuizării alocăției bugetare stabilite inițial de regiunea autonomă.
- 125 Influența regiunii autonome asupra conținutului și a întinderii inițiativelor operatorilor aeroportuari este confirmată chiar de aceștia din urmă. Astfel, după cum reiese din considerentul (237) al deciziei atacate, GEASAR a indicat că a negociat propunerile pentru activitățile de marketing cu companiile aeriene care au răspuns la cererea de exprimare a interesului pe care acest operator aeroportuar a publicat-o pe site-ul său internet, luând în considerare planul de marketing turistic elaborat de regiunea autonomă ca unul dintre instrumentele sale de planificare. La rândul său, SOGAER a

susținut, astfel cum reiese din considerentul (313) al deciziei atacate, că, în cadrul schemei de ajutor în litigiu, regiunea menționată oferea o compensație care era doar direcționată prin intermediul operatorului aeroportuar, „ca parte a unui plan stabilit, finanțat și monitorizat de regiune[a autonomă]”.

- 126 Desigur, astfel cum subliniază reclamanta, Legea nr. 10/2010 nu menționa acțiunile specifice care trebuiau propuse de operatorii aeroportuari în planurile de activități și nici nu identifica ce companii aeriene trebuiau solicitate. Reclamanta deduce de aici că principiile generale, stabilite în Decizia regională nr. 29/36 și care trebuie respectate cu ocazia pregătirii planurilor de activități, nu ar putea fi considerate „specificații detaliate” referitoare la transferul de fonduri specifice către companiile aeriene.
- 127 Cu privire la acest aspect, trebuie să se constate că, în mod efectiv, inițiativa de a prezenta planuri de activități regiunii autonome pentru a solicita fondurile prevăzute în cadrul schemei de ajutor în litigiu, precum și selectarea companiilor aeriene cocontractante reveneau în mod formal operatorilor aeroportuari, în special în măsura în care, astfel cum subliniază reclamanta, Legea nr. 10/2010 și măsurile de punere în aplicare a acesteia nu menționau nominal companiile aeriene cu care trebuiau în mod necesar să stabilească o relație comercială. În aceste condiții, odată adoptată de către operatorii aeroportuari decizia de a participa la programul de finanțare instituit de regiunea autonomă prin intermediul schemei de ajutor în litigiu, marja lor de apreciere în definirea planurilor de afaceri și selectarea prestatorilor cocontractanți era redusă în mare măsură de criteriile și de directivele definite de regiunea autonomă.
- 128 În special, referirea, la articolul 3 alineatul 3 din Legea nr. 10/2010, la contractele care trebuiau prezentate de operatorii aeroportuari și referirea, în Decizia regională nr. 29/36, la cazul în care planurile de activități sunt efectuate de companiile aeriene confirmă, contrar celor susținute de reclamantă, că regiunea autonomă încuraja operatorii aeroportuari să recurgă la companii aeriene, întrucât acestea sunt singurele entități care se puteau angaja cu companiile aeriene cu privire la deschiderea sau menținerea rutelor aeriene, a frecvențelor acestora și a obiectivelor în ceea ce privește pasagerii, iar regiunea decidea care dintre liniile aeriene ar fi considerate eligibile. În plus, în ceea ce privește activitățile de marketing, regiunea autonomă a făcut distincție între cele care ar fi oferite de companiile aeriene, care confirmă recurgerea necesară a operatorilor aeroportuari la asemenea companii, și cele care ar fi oferite de alți prestatori decât companiile aeriene, care, astfel cum susține Comisia, nu sunt în discuție în speță și a căror existență, în orice caz, nu este de natură să influențeze aspectul dacă fondurile primite de reclamantă proveneau din bugetul regiunii autonome și îi erau imputabile.
- 129 Controlând îndeaproape, în amonte, planurile de activități prezentate de operatorii aeroportuari, în special rutele aeriene vizate și serviciile de marketing preconizate, precum și, în aval, sumele angajate de operatorii aeroportuari pentru remunerarea prestațiilor respective oferite de companiile aeriene în cadrul promovării insulei Sardinia ca destinație turistică, regiunea autonomă și-a asumat un control suficient asupra comportamentelor contractuale ale operatorilor aeroportuari care au decis să solicite măsurile de finanțare prevăzute în cadrul schemei de ajutor în litigiu, astfel încât să se considere că respectivele comportamente îi erau imputabile.
- 130 De altfel, în Deciziile regiunii autonome nr. 300 și nr. 322 din 16 iunie 2014 și, respectiv, din 13 iunie 2013, de stabilire a sumelor anuale definitive, regiunea autonomă a considerat că „intervenția avută în vedere în Legea [nr. 10/2010] [era] realizată prin intermediul operatorilor aeroportuari, care a[vea]u rolul de intermediari și de precursori operaționali ai transferului de resurse către companiile aeriene, conform modului stabilit chiar de regiune, astfel cum a fost prevăzut prin Legea [nr. 10/2010] citată anterior și prin măsurile de punere în aplicare” („che l'intervento di cui alla LR. n. 10/2010 si realizza attraverso le societa di gestione aeroportuale, che fungono da tramiti operativi e da soggetti anticipatori del trasferimento di risorse a favore dei vettori, secondo il percorso dalla Regione stessa designato con la sopraccitata legge regionale n. 10/2010 e con e delibere di attuazione della stessa”) și

că „companiile aeriene ar trebui să fie considerate destinatarii reali și unici ai fluxurilor de resurse financiare în temeiul Legii [nr. 10/2010]” („che i vettori debbano considerarsi i reali ed unici destinatari dei flussi delle risorse di cui alla predetta legge regionale”).

- 131 Pe de altă parte, astfel cum subliniază Comisia, preambulul contractului nr. 25/2011 demonstrează în mod clar întinderea controlului exercitat de regiunea autonomă, întrucât, în fapt, se precizează că, „[i]n conformitate cu directivele publicate de regiunea [autonomă], SOGAER [elaborase] un plan de activități care descria strategia și acțiunile care [trebuiau] puse în aplicare pentru atingerea obiectivului de dezvoltare și de consolidare a traficului” și că „[f]inanțarea planului de activități [era] supusă aprobării comitetului Consiliului Regional în conformitate cu articolul 3 alineatul 3 din Legea [nr. 10/2010]”.
- 132 Având în vedere toate aceste elemente, argumentația reclamantei în ceea ce privește pretinsa autonomie decizională a operatorilor aeroportuari în definirea raporturilor lor contractuale cu companiile aeriene cocontractante în temeiul schemei de ajutor în litigiu trebuie respinsă ca nefondată.
- 133 Împrejurarea, invocată de reclamantă, că anumite planuri de activități prezentate de operatorii aeroportuari conțineau calcule detaliate cu privire la echilibrul dintre compensația care trebuia plătită terților, în speță companiilor aeriene, și avantajele economice preconizate ale prestațiilor furnizate de companiile aeriene nu demonstrează că aceștia ar fi acționat în vederea maximizării investițiilor lor. Astfel, compensația în discuție, care face obiectul obligației de rambursare prevăzute la articolul 2 din decizia atacată, nu constituia o investiție a operatorilor aeroportuari menționați din fondurile proprii ale acestora, ci doar o investiție făcută, în definitiv, în numele și pe seama regiunii autonome, care acționa în vederea dezvoltării economice a Sardiniei, în special prin creșterea frecvenței rutelor aeriene către insulă și a numărului de pasageri.
- 134 Desigur, operatorii aeroportuari au avut un interes să participe, în calitate de intermediari, la punerea în aplicare a schemei de ajutor în litigiu, întrucât executarea de către companiile aeriene a obligațiilor lor în ceea ce privește frecvența rutelor aeriene și obiectivele în materie de pasageri, precum și furnizarea serviciilor lor de marketing au avut ca efect creșterea frecvenței aeroporturilor în cauză și, în mod necesar, a veniturilor aeroportuare și extraaeroportuare ale operatorilor lor. Totuși, aceasta nu afectează cu nimic faptul că prețul contractual prevăzut pentru prestațiile respective ale companiilor aeriene și care face obiectul obligației de rambursare în temeiul articolului 2 din decizia atacată a fost suportat din punct de vedere financiar de regiunea autonomă, iar nu de operatorii aeroportuari. În această privință, este irelevant faptul că, pentru anumite contracte care nu prevăd o clauză rezolatorie precum cea care figurează în contractul nr. 25/2011, unii operatori aeroportuari au putut să plătească o valoare reziduală anumitor companii aeriene atunci când nu au putut obține rambursarea în totalitate a sumelor avansate ca urmare a intervenției, în cursul executării acestor contracte, a deciziei regiunii autonome de a suspenda punerea în aplicare a schemei de ajutor în litigiu. Astfel, pe de o parte, proporția foarte mare a contractelor a fost finanțată de regiunea autonomă. Pe de altă parte și în orice caz, aceste sume reziduale nu se încadrau în sumele calculate de Comisie ca reprezentând un avantaj în favoarea companiilor aeriene.
- 135 De asemenea, trebuie să se constate, contrar de altfel celor susținute de reclamantă, că articolul 3 alineatul 3 din Legea nr. 10/2010 făcea referire în mod expres la prezentarea de către operatorii aeroportuari a unor contracte, în timp ce Decizia regională nr. 29/36 se referea la prezentarea unor rapoarte trimestriale și a documentelor referitoare la activități. În consecință, Comisia putea considera, în decizia atacată, că regiunea autonomă a putut verifica conformitatea cu cerințele sale, astfel cum sunt acestea stabilite în Legea nr. 10/2010 și în măsurile sale de executare, a contractelor de servicii încheiate cu companiile aeriene de operatorii aeroportuari și care trebuiau prezentate de aceștia din urmă regiunii autonome, cel puțin în vederea obținerii ultimei tranșe de finanțare.

- 136 În ceea ce privește obligația operatorilor aeroportuari, astfel cum a fost prevăzută în special în Decizia regională nr. 29/36, de a institui, în ceea ce privește planurile de activități întocmite de companiile aeriene, un sistem de sancțiuni destinat să prevină ca acestea din urmă să își încalce obligațiile față de operatorii aeroportuari, în special în ceea ce privește respectarea frecvenței rutelor aeriene, a numărului de pasageri și a numărului de locuri oferite, este necesar să se constate că, contrar celor susținute de reclamantă, introducerea de către operatorii aeroportuari a clauzelor respective în contractele încheiate cu companiile aeriene nu reflecta existența unui risc comercial împotriva căruia operatorii respectivi urmăreau să se protejeze pentru a-și apăra investițiile. În fapt, investițiile care erau în discuție, după cum au confirmat operatorii aeroportuari înșiși, au fost angajate numai cu perspectiva de a obține rambursarea ulterioară și integrală a acestora de către regiunea autonomă.
- 137 Astfel, introducerea clauzelor penale respective în contractele încheiate cu companiile aeriene partenere se explică mai ales prin preocuparea operatorilor aeroportuari de a-și respecta obligațiile, astfel cum sunt prevăzute în Decizia regională nr. 29/36, pentru a se asigura că ar obține efectiv finanțarea solicitată din partea regiunii autonome și pe care o solicitaseră în vederea executării contractelor menționate. Din punctul de vedere al interesului regiunii autonome și astfel cum susține Comisia, obligația impusă operatorilor aeroportuari de a prevedea un mecanism de sancțiuni urmărea să protejeze investiția publică, garantând că fondurile acordate ar fi utilizate corect și ar conduce la prestațiile așteptate în vederea promovării turismului în Sardinia. Aceasta este situația și pentru mecanismul de monitorizare, în ceea ce privește prezentarea de către operatorii aeroportuari regiunii autonome atât a unor rapoarte trimestriale, cât și a tuturor documentelor contabile și contractuale justificative în vederea obținerii ultimelor tranșe de plată a finanțării propuse de regiunea respectivă.
- 138 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, fără a săvârși o eroare de drept și nici în special o eroare vădită de apreciere, Comisia a reținut, în considerentele (355)-(361) ale deciziei atacate, că operatorii aeroportuari puteau fi considerați intermediari între regiunea autonomă și companiile aeriene, transferând companiilor aeriene în totalitate finanțarea primită din partea regiunii autonome și acționând astfel în conformitate cu instrucțiunile primite din partea regiunii respective prin planurile de activități aprobate de aceasta din urmă.
- 139 În aceste condiții, fără a săvârși o eroare de drept, Comisia a concluzionat că plățile efectuate de operatorii aeroportuari către companiile aeriene pentru activitățile 1 și 2 corespundeau unor resurse de stat și erau imputabile statului italian.
- 140 În consecință, al doilea aspect al primului motiv și, din această cauză, primul motiv în totalitate trebuie respins ca nefondat.

2. Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe o eroare vădită de apreciere în ceea ce privește obținerea unui avantaj de către companiile aeriene

- 141 În cadrul celui de al doilea motiv, reclamanta dezvoltă în esență patru aspecte prin care urmărește să conteste decizia atacată în măsura în care Comisia ar fi concluzionat în mod greșit, în primul rând, că schema de ajutor în litigiu constituia o „schemă de ajutor” în sensul articolului 1 litera (d) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 TFUE (JO 2015, L 249, p. 9); în al doilea rând, că regiunea autonomă nu acționase în conformitate cu principiul investitorului privat în economia de piață; în al treilea rând, că nu era posibil să se aplice principiul investitorului privat și în relația financiară dintre operatorii aeroportuari și companiile aeriene și, în al patrulea rând, că operatorii aeroportuari nu obținuseră niciun avantaj necuvenit din partea regiunii autonome în executarea Legii nr. 10/2010.
- 142 Trebuie să se examineze, în primul rând, primul aspect al celui de al doilea motiv, apoi, împreună, al doilea și al treilea aspect al acestuia, înainte de a aprecia al patrulea și ultimul aspect al motivului respectiv.

a) Cu privire la primul aspect al celui de al doilea motiv, întemeiat pe o încălcare a definiției „schemei de ajutor” prevăzute la articolul 1 litera (d) din Regulamentul 2015/1589

- 143 În cadrul primului aspect al celui de al doilea motiv, reclamanta contestă calificarea de către Comisie a măsurilor în litigiu drept „schemă de ajutor” pentru motivul că s-ar întemeia pe o aplicare eronată a definiției prevăzute în prima ipoteză reglementată la articolul 1 litera (d) din Regulamentul 2015/1589 ca „orice act în baza căruia, fără a fi necesare măsuri suplimentare de punere în aplicare, pot fi acordate alocări individuale de ajutor întreprinderilor definite în mod general și abstract”. Potrivit reclamantei, Comisia nu putea, în speță, să considere măsurile de punere în aplicare a Legii nr. 10/2010 drept componente ale schemei menționate, întrucât aceasta ar echivala cu a-i permite să eludeze problema legată de faptul că legea respectivă necesita măsuri suplimentare de punere în aplicare pentru a putea fi pusă în aplicare. Astfel, la aplicarea articolului 1 litera (d) din Regulamentul 2015/1589, Comisia nu poate lua în considerare măsurile de punere în aplicare adoptate de statul membru în cauză și printre altele concluzia care figurează în considerentul (349) al deciziei atacate ar fi astfel eronată.
- 144 Reclamanta apreciază că condiția privind lipsa necesității unor „măsuri suplimentare de punere în aplicare” ar fi fost cu atât mai puțin îndeplinită în speță cu cât Republica Italiană a continuat, ulterior notificării măsurilor în litigiu, să adopte măsuri de punere în aplicare precum Legea regională nr. 15 din 7 august 2012, Decizia nr. 649 din 2 octombrie 2012 și Decizia nr. 4/34 din 5 februarie 2014, care sunt menționate în considerentele (40) și (41) ale deciziei atacate și nu ar fi fost examinate de Comisie ca niște componente ale schemei de ajutor în litigiu.
- 145 Pe de altă parte, reclamanta subliniază că, spre deosebire de ceea ce impune articolul 1 litera (d) din Regulamentul 2015/1589, Legea nr. 10/2010 nu definește companiile aeriene ca fiind beneficiarii potențiali ai unui ajutor individual „în mod general și abstract”, întrucât, dimpotrivă, atât această lege, cât și măsurile de punere în aplicare nu ar menționa termenul „companie aeriană”. Numai Decizia regională nr. 29/36 ar menționa beneficiarii finanțărilor, și anume aeroporturile sarde Alghero, Cagliari-Elmas, Olbia, Oristano și Tortoli, confirmând că acestea erau singurele beneficiare ale măsurilor în litigiu.
- 146 Reclamanta concluzionează că, din moment ce Comisia nu se afla în prezența unei scheme de ajutor adoptate de regiunea autonomă, ea ar fi trebuit să examineze măsurile în litigiu din perspectiva criteriului investitorului privat. În orice caz, Comisia ar fi concluzionat în mod greșit, în decizia atacată, că existența unei scheme de ajutor – pe care reclamanta o contestă – excludea ca contractele încheiate între aeroporturi și companiile aeriene să poată fi examinate de ea individual, inclusiv din perspectiva criteriului investitorului privat. Astfel, aplicarea criteriului investitorului privat ar fi fost examinată în mai multe cauze care puneau în discuție scheme de ajutor, precum legislația italiană așa-numită „Prodi”, care instituie o procedură de administrare extraordinară pentru marile întreprinderi aflate în dificultate în cauzele în care s-au pronunțat Hotărârea din 1 decembrie 1998, Ecotrade (C-200/97, EU:C:1998:579), și Hotărârea din 17 iunie 1999, Piaggio (C-295/97, EU:C:1999:313).
- 147 Comisia solicită respingerea primului aspect al celui de al doilea motiv ca nefondat, considerând că reclamanta se înșală în ceea ce privește definiția unei scheme de ajutor. Astfel, ar fi primordial ca, în schema menționată, beneficiarii să fie definiți în mod general și abstract. Totuși, din moment ce acest lucru nu s-ar mai întâmpla, această situație s-ar regăsi numai pentru că, potrivit termenilor Comisiei, s-ar situa astfel chiar în aplicarea schemei respective. În speță, schema de ajutor ar fi fost constituită atât din Legea nr. 10/2010, cât și din diferite acte de punere în aplicare. Comisia recunoaște că, în anumite cazuri excepționale, o schemă de ajutor ar putea fi analizată din perspectiva criteriului investitorului privat în economia de piață. Aceasta ar fi situația atunci când statul deține și controlează toți beneficiarii unei asemenea scheme. Totuși, nu aceasta ar fi în mod vădit situația în speță, cu atât mai puțin cu cât schema de ajutor în litigiu urmărește în mod expres obiective de politică publică.

- 148 În această privință, trebuie amintit că, potrivit articolului 1 litera (d) din Regulamentul 2015/1589, „schemă de ajutor” înseamnă printre altele „orice act în baza căruia, fără a fi necesare măsuri suplimentare de punere în aplicare, pot fi acordate alocări individuale de ajutor întreprinderilor definite în mod general și abstract”. Întrucât Comisia a admis, în răspunsul la o întrebare a Tribunalului, că a doua definiție a noțiunii de schemă de ajutor, astfel cum este prevăzută de această dispoziție, nu era aplicabilă în speță, este necesar să se stabilească dacă schema de ajutor în litigiu constituia efectiv o schemă de ajutor în sensul primei ipoteze prevăzute la articolul 1 litera (d) din Regulamentul 2015/1589.
- 149 În ceea ce privește această definiție, Tribunalul a statuat deja, în primul rând, că, în măsura în care ajutoarele individuale sunt acordate fără intervenția unor măsuri suplimentare de punere în aplicare, elementele esențiale ale schemei de ajutor în discuție trebuie în mod necesar să reiasă din dispozițiile identificate ca temei al schemei menționate. În al doilea rând, atunci când autoritățile naționale aplică schema menționată, aceste autorități nu pot dispune de o marjă de apreciere în ceea ce privește determinarea elementelor esențiale ale ajutorului în cauză și în ceea ce privește oportunitatea acordării acestuia. Astfel, pentru ca existența unor asemenea măsuri de punere în aplicare să fie exclusă, competența autorităților naționale ar trebui să se limiteze la o aplicare tehnică a dispozițiilor care se consideră că ar constitui schema în cauză, dacă este cazul după ce verifică dacă solicitantii îndeplinesc condițiile prealabile pentru a beneficia de aceasta. În al treilea rând, rezultă din cuprinsul articolului 1 litera (d) din Regulamentul 2015/1589 că actele care constituie temeiul schemei de ajutor trebuie să definească beneficiarii în mod general și abstract, chiar dacă ajutorul care le este acordat rămâne nedeterminat (Hotărârea din 14 februarie 2019, Belgia și Magnetrol International/Comisia, T-131/16 și T-263/16, atacată cu recurs, EU:T:2019:91, punctele 86-88).
- 150 Pe de altă parte, trebuie amintit că, în ceea ce privește calificarea schemei de ajutor drept un ansamblu de măsuri adoptate de autoritățile publice ale unui stat membru, ea are drept consecință faptul că, inclusiv pentru a reduce sarcina administrativă a acestei instituții, Comisia se poate limita să studieze caracteristicile schemei în cauză pentru a aprecia în motivarea deciziei în discuție dacă, din cauza modalităților pe care le prevede schema respectivă, aceasta asigură un avantaj considerabil beneficiarilor în raport cu concurenții lor și este de natură să profite în principal unor întreprinderi care participă la schimburile comerciale dintre statele membre. Astfel, Comisia, într-o decizie referitoare la o asemenea schemă, nu trebuie să efectueze o analiză a ajutorului acordat în fiecare caz individual în temeiul unei astfel de scheme. Doar în etapa recuperării ajutoarelor, în speță la nivel național, este necesar să se verifice situația individuală a fiecărei întreprinderi în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 iunie 2011, Comitato „Venezia vuole vivere” și alții/Comisia, C-71/09 P, C-73/09 P și C-76/09 P, EU:C:2011:368, punctul 63 și jurisprudența citată).
- 151 În speță, Comisia a apreciat, în considerentul (349) al deciziei atacate, că măsurile notificate constituiau o schemă de ajutor în sensul articolului 1 litera (d) din Regulamentul 2015/1589 pentru motivul că, „[p]e baza cadrului legal descris în secțiunea 2 a [...] decizi[ei atacate], fără a fi necesare măsuri suplimentare de punere în aplicare în plus față de cele deja menționate, se p[uteau] acorda ajutoare individuale întreprinderilor (de exemplu companii aeriene), astfel cum sunt definite în Legea 10/2010 în mod general și abstract (și anume nu e[ra] desemnată nicio întreprindere individuală)”.
- 152 Cadrul juridic pus în discuție este cel care figurează în secțiunea intitulată „2.3 Cadrul juridic” din decizia atacată și care are în vedere următoarele elemente: articolul 3 din Legea nr. 10/2010, Decretul regional nr. 122/347 din 17 mai 2010, care prevede că sumele definite în Legea 10/2010 sunt suportate din bugetul regional, Deciziile regionale nr. 29/36, nr. 43/37 și nr. 52/117, Legea regională nr. 1 din 19 ianuarie 2011, care a redus contribuțiile ce trebuiau acordate operatorilor aeroportuari de către regiune la 21 100 000 de euro pentru anul 2011 și, respectiv, la 21 500 000 de euro pentru anii 2012 și 2013, Legea regională nr. 12 din 30 iunie 2011 referitoare la instituirea unui mecanism de avansuri financiare care trebuie pus în funcțiune prin constituirea unui fond financiar ad-hoc în interiorul SFIRS, astfel cum a fost modificată prin Legea regională nr. 15 din 7 august 2012 și pusă în aplicare prin Decizia nr. 694 din 2 octombrie 2012, precum și, în cele din urmă, Decizia nr. 4/34 din

- 5 februarie 2014, care modifică alocarea contribuțiilor regionale pentru anul 2013, luând în considerare reducerea contribuțiilor regionale decisă în contextul bugetului regiunii autonome în temeiul Legii nr. 10/2010 și costurile efective suportate de operatorii aeroportuari.
- 153 În această privință, mai întâi, astfel cum subliniază reclamanta, Comisia a inclus, desigur, în cadrul juridic care constituie, în opinia sa, schema de ajutor în litigiu, texte adoptate de regiunea autonomă ulterior notificării de către Republica Italiană a măsurii care face obiectul deciziei atacate.
- 154 Totuși, se poate întâmpla mai exact ca, în cursul procedurii oficiale de investigare, Comisia să se afle în posesia unor elemente noi, iar analiza sa să evolueze în raport cu decizia de deschidere a acestei proceduri. Astfel, în ipoteza în care Comisia ar realiza, după adoptarea unei decizii de deschidere a procedurii oficiale de investigare, că aceasta din urmă se întemeiază fie pe fapte incomplete, fie pe o calificare juridică eronată a acestor fapte, ea ar trebui să aibă posibilitatea de a-și adapta poziția, adoptând o decizie de rectificare (Hotărârea din 20 septembrie 2011, Regione autonoma della Sardegna și alții/Comisia, T-394/08, T-408/08, T-453/08 și T-454/08, EU:T:2011:493, punctul 71). O astfel de decizie nu se justifică însă în situația în care cadrul de examinare definit în decizia de deschidere a procedurii oficiale de investigare nu a fost modificat în mod semnificativ și în care elementele de fapt și de drept care constituie temeiul raționamentului Comisiei rămân în esență aceleași (Hotărârea din 2 iulie 2015, Franța și Orange/Comisia, T-425/04 RENV și T-444/04 RENV, EU:T:2015:450, punctul 134).
- 155 În speță, pe de o parte, la data adoptării deciziei atacate și la datele la care părțile interesate, printre care și reclamanta, au depus observații în cadrul procedurii administrative, actele menționate de reclamantă și care nu erau evocate în decizia de deschidere, și anume Legea regională nr. 15 din 7 august 2012, Decizia nr. 694 din 2 octombrie 2012 și Decizia nr. 4/34 din 5 februarie 2014 fuseseră deja adoptate și erau în vigoare. Pe de altă parte și mai ales, din considerentul (67) al deciziei atacate reiese că, pe parcursul perioadei de punere în aplicare a schemei de ajutor în litigiu, regiunea autonomă a redus treptat sumele angajate inițial pentru finanțarea schemei respective. Or, textele vizate de reclamantă sunt tocmai cele prin care sumele menționate au fost modificate, fără ca esența mecanismului să fi fost modificată. Prin urmare, Comisia putea să ia în considerare aceste texte în decizia atacată, deși erau ulterioare notificării schemei de ajutor în litigiu de către Republica Italiană.
- 156 În continuare, contrar celor susținute de reclamantă, Comisia putea lua în considerare în calitate de componente ale schemei de ajutor în litigiu dispozițiile de punere în aplicare a Legii nr. 10/2010 adoptate de regiunea autonomă. Astfel, modul de redactare a articolului 1 litera (d) din Regulamentul 2015/1589 nu exclude posibilitatea de a califica drept schemă de ajutor un ansamblu de dispoziții generale și de dispoziții de punere în aplicare a acestora. Dimpotrivă, dispoziția menționată vizează lipsa necesității, pentru a acorda ajutoare beneficiarilor individuali, de a adopta măsuri „suplimentare” de punere în aplicare.
- 157 Or, în speță, acordarea finanțării de către executivul regiunii autonome nu depindea de adoptarea de către regiunea autonomă menționată a unor măsuri „suplimentare” de punere în aplicare în raport cu cele deja adoptate și enumerate în secțiunea 2.3 din decizia atacată.
- 158 În această privință, contrar celor susținute de reclamantă, adoptarea planurilor de activități și încheierea contractelor individuale între operatorii aeroportuari și companiile aeriene nu constituiau dispoziții „suplimentare” de punere în aplicare a schemei de ajutor, ci se încadrau deja în punerea în aplicare individualizată a acestei scheme, și anume acordarea individuală a ajutoarelor, într-o primă etapă destinatarilor imediați, operatorii aeroportuari, și ulterior, într-o a doua etapă, beneficiarilor finali, companiile aeriene.
- 159 Astfel, trebuie să se constate că textele luate în considerare de Comisie în calitate de componente ale schemei de ajutor în litigiu defineau elementele esențiale ale schemei de ajutor în discuție și permiteau acordarea ajutoarelor individuale fără intervenția unor măsuri suplimentare de punere în

aplicare, în măsura în care condițiile prevăzute de aceste texte sunt îndeplinite, ceea ce implica printre altele, pe de o parte, aprobarea de către regiunea autonomă a planurilor de activități ale operatorilor aeroportuari care stabileau măsurile de promovare a regiunii Sardinia ca destinație turistică și, pe de altă parte, în vederea efectuării plății către operatorii aeroportuari a sumelor avansate de aceștia în cadrul executării contractelor pe care le încheiaseră, din această perspectivă, cu companiile aeriene, prezentarea către regiunea autonomă a contractelor respective și a documentelor contabile care justificau cheltuielile efectuate.

- 160 Din dispozițiile identificate de Comisie ca reprezentând schema de ajutor în litigiu reiese de asemenea că, atunci când autoritățile naționale, și anume executivul regiunii autonome, au aplicat schema menționată, acestea nu dispuneau de o marjă de apreciere în ceea ce privește stabilirea elementelor esențiale ale ajutorului în discuție și în ceea ce privește oportunitatea acordării acestuia. Astfel, rezultă că limitele bugetare anuale erau prevăzute inițial în Legea nr. 10/2010, că ele au fost ajustate în cursul punerii în aplicare a măsurii în litigiu și că dispozițiile de punere în aplicare, în special Decizia nr. 29/36, prevedeau criteriile de distribuire a fondurilor între operatorii aeroportuari atunci când sumele solicitate de aceștia depășeau cuantumul global prevăzut, fiind de la sine înțeles că, în fapt, regiunea autonomă nu a trebuit să aplice criteriile menționate și a rambursat, la cerere, aproape toate sumele prezentate de operatorii aeroportuari.
- 161 Astfel, în etapa, *primo*, a adoptării planurilor de activități de către operatorii aeroportuari, *secundo*, a încheierii acordurilor dintre aceștia și companiile aeriene, *tertio*, a prezentării de către operatorii respectivi a cererilor de finanțare și, *quarto*, a rambursării avansurilor de către regiunea autonomă, executivul acesteia din urmă se limita la o aplicare tehnică a dispozițiilor care constituie schema în discuție, eventual după ce a verificat dacă solicitanții îndeplineau condițiile prevăzute pentru a beneficia de aceasta.
- 162 În sfârșit, astfel cum prevede articolul 1 litera (d) din Regulamentul 2015/1589, actele care stau la baza schemei de ajutor în litigiu defineau destinatarii imediați în mod general și abstract, și anume operatorii aeroportuari, fără a stabili însă care ar fi ajutorul care le-ar fi acordat în mod individual.
- 163 În ceea ce privește companiile aeriene cocontractante, care au fost considerate de Comisie ca fiind beneficiarii finali și, în consecință, reali ai măsurilor de ajutor în litigiu, pe de o parte și ca regulă generală, lipsa identificării formale a acestui tip de beneficiari nu constituie în sine un obstacol în ceea ce privește calificarea măsurii drept „schemă de ajutor”, întrucât aceasta ar priva eventual de efect util noțiunea respectivă, obligând Comisia, inclusiv în situații precum cele în discuție în cauzele în care s-au pronunțat Hotărârea din 19 septembrie 2000, Germania/Comisia (C-156/98, EU:C:2000:467, punctele 22-35), Hotărârea din 13 iunie 2002, Țările de Jos/Comisia (C-382/99, EU:C:2002:363), Hotărârea din 4 martie 2009, Associazione italiana del risparmio gestito și Fineco Asset Management/Comisia (T-445/05, EU:T:2009:50), precum și Hotărârea din 15 iunie 2010, Mediaset/Comisia (T-177/07, EU:T:2010:233), să examineze un număr potențial ridicat de beneficiari individuali reali, chiar dacă acordarea ajutoarelor beneficiarilor respectivi a fost efectuată în cadrul unei măsuri generale.
- 164 Acest lucru este confirmat de faptul că, chiar și în lipsa unei identificări a unui act juridic care instituie o asemenea schemă de ajutor, Comisia se poate întemeia pe un ansamblu de împrejurări de natură să identifice existența în fapt a unei scheme de ajutor (a se vedea în acest sens Hotărârea din 13 aprilie 1994, Germania și Pleuger Worthington/Comisia, C-324/90 și C-342/90, EU:C:1994:129, punctele 14 și 15). În consecință, în speță, chiar dacă companiile aeriene nu erau desemnate în mod formal drept beneficiari ai schemei de ajutor în litigiu, Comisia se putea întemeia pe ansamblul elementelor măsurii instituite în mod formal în favoarea operatorilor aeroportuari, pentru a concluziona în sensul existenței, în fapt, a unei scheme de ajutor în favoarea companiilor aeriene în calitate de beneficiari reali și finali ai acestei măsuri.

- 165 Pe de altă parte și în orice caz, trebuie să se constate că, contrar celor susținute de reclamantă, deși Legea nr. 10/2010 nu menționează intervenția companiilor aeriene în sistemul de finanțare prevăzut, aceasta se referea totuși la prezentarea de contracte, încheiate în speță cu aceste companii, în timp ce Decizia regională nr. 29/36 făcea referire în mod expres la necesitatea ca operatorii aeroportuari să prevadă un sistem de sancțiuni atunci când planurile de activități erau întocmite de companiile aeriene. Astfel, schema de ajutor în litigiu identifica companiile aeriene în mod general și abstract ca părți interesate la sistemul de finanțare instituit de regiunea autonomă. De altfel, în pofida desemnării, în Decizia regională nr. 29/36, a operatorilor aeroportuari drept beneficiari ai măsurilor adoptate, regiunea autonomă însăși a recunoscut, în Deciziile nr. 300 și nr. 322 menționate mai sus, că companiile aeriene trebuiau considerate beneficiarii reali ai măsurilor respective.
- 166 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, Comisia a putut califica în mod întemeiat ansamblul dispozițiilor prevăzute în considerentele (35)-(41) ale deciziei atacate ca reprezentând o „schemă de ajutor” în sensul articolului 1 litera (d) din Regulamentul 2015/1589.
- 167 Pe de altă parte, contrar celor susținute de reclamantă, Comisia nu și-a justificat în decizia atacată refuzul de a aplica în speță principiul operatorului privat în economia de piață pentru motivul că un asemenea principiu nu putea fi aplicat în cazul unei scheme de ajutor în sensul articolului 1 litera (d) din Regulamentul 2015/1589. În rest, argumentele prezentate de reclamantă în legătură cu principiul menționat vor fi examinate în cadrul celui de al doilea aspect al celui de al doilea motiv.
- 168 În consecință, primul aspect al celui de al doilea motiv trebuie respins ca nefondat.

b) Cu privire la al doilea și la al treilea aspect al celui de al doilea motiv, referitoare la aplicarea principiului operatorului privat în economia de piață la nivelul regiunii autonome și la nivelul operatorilor aeroportuari

- 169 În cadrul celui de al doilea și al celui de al treilea aspect al celui de al doilea motiv, reclamanta susține că Comisia a săvârșit o eroare de drept prin faptul că a refuzat să aplice principiul operatorului privat în economia de piață atât la nivelul regiunii autonome, cât și la nivelul operatorilor aeroportuari. În ceea ce privește Comisia, aceasta solicită respingerea celor două aspecte ca nefondate.
- 170 Se impune examinarea succesivă a celui de al treilea și, ulterior, a celui de al doilea aspect al celui de al doilea motiv.

1) Cu privire la al treilea aspect al celui de al doilea motiv, referitor la aplicarea principiului investitorului privat la raporturile contractuale dintre operatorii aeroportuari și companiile aeriene

- 171 În cadrul celui de al treilea aspect al celui de al doilea motiv, reclamanta susține că Comisia ar fi trebuit să examineze dacă criteriul investitorului privat se putea aplica nu numai la nivelul deciziei regiunii autonome de a distribui fonduri operatorilor aeroportuari, ci și la nivelul deciziilor acestora din urmă de a remunera companiile aeriene pentru prestațiile pe care le-au furnizat acestora în cadrul acordurilor pe care le încheiaseră cu ele, în special pentru aeroporturile din Olbia și din Cagliari-Elmas.
- 172 Cu titlu introductiv, trebuie arătat că, în decizia atacată, Comisia a justificat inaplicabilitatea principiului operatorului privat în economia de piață la nivelul tranzacțiilor efectuate între operatorii aeroportuari și companiile aeriene, în esență pentru motivul că măsurile examinate constituiau o schemă de ajutor stabilită de o autoritate publică pentru motive de politică publică, care ar acoperi mai multe aeroporturi, dintre care unul singur era deținut de regiunea autonomă, iar nu un acord individual între un aeroport și o companie aeriană. În plus, în opinia Comisiei, era clar că operatorii aeroportuari nu au acționat ca operatori în economia de piață atunci când au încheiat diferitele

contracte cu companiile aeriene. Astfel, aceștia nu ar fi făcut decât să pună în aplicare schema de ajutor în litigiu concepută de regiunea autonomă pentru a crește transportul aerian în beneficiul general al teritoriului insulei Sardinia.

- 173 În această privință, reclamanta apreciază că Comisia nu putea exclude aplicarea criteriului investitorului privat pentru motivul că operatorii aeroportuari trebuiau să pună în aplicare, după cum se pretinde, o schemă de ajutor generală, excluzând din această cauză faptul că ar fi putut acționa ca operatori în economia de piață.
- 174 În ceea ce privește argumentația reclamantei referitoare la aplicarea principiului operatorului privat în economia de piață în raport cu autonomia operatorilor aeroportuari în utilizarea fondurilor furnizate de regiunea autonomă și în definirea raporturilor lor contractuale cu companiile aeriene, aceasta trebuie respinsă pentru motivele deja expuse mai sus în cadrul examinării celui de al doilea aspect al primului motiv.
- 175 În continuare, trebuie să se constate că, astfel cum recunoaște reclamanta, cei doi operatori aeroportuari vizați în speță, și anume cei din Cagliari-Elmas și din Olbia, nu sunt, în orice caz, deținuți de regiunea autonomă. Or, după cum susține în mod întemeiat Comisia, pentru a putea avea în vedere aplicarea principiului operatorului privat în economia de piață la o tranzacție financiară între două întreprinderi pentru a stabili dacă, în raport cu articolul 107 alineatul (1) TFUE coroborat cu articolul 345 TFUE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 21 martie 1990, Belgia/Comisia, C-142/87, EU:C:1990:125, punctul 29, Hotărârea din 21 martie 1991, Italia/Comisia, C-303/88, EU:C:1991:136, punctul 20, și Hotărârea din 12 decembrie 1996, Air France/Comisia, T-358/94, EU:T:1996:194, punctul 70), această tranzacție răspunde unei raționalități economice, înlăturând faptul că ea poate conduce la acordarea unui avantaj de către prima întreprindere celei de a doua, este necesar și ca prima întreprindere să fie deținută de stat și să se poată considera că acesta acționează ca un investitor în așteptarea unui randament economic pe termen mai lung sau mai scurt al investiției sale.
- 176 În aceste condiții, independent de elaborarea unor planuri de afaceri de către companiile aeriene și/sau a unei analize *ex ante* a rentabilității investițiilor efectuate de operatorii aeroportuari, astfel cum sunt invocate de reclamantă, reiese că, pe de o parte, operatorii respectivi nu erau deținuți de regiunea autonomă și că, pe de altă parte, în orice caz, aceștia nu au făcut decât să utilizeze banii puși la dispoziția lor de regiunea autonomă pentru a achiziționa servicii potrivit instrucțiunilor acesteia din urmă.
- 177 Din aceasta rezultă că, astfel cum a reținut în mod întemeiat Comisia în decizia atacată, operatorii aeroportuari s-au limitat în esență la punerea în aplicare a schemei de ajutor în litigiu. Dat fiind, în plus, că operatorii respectivi nu erau deținuți de stat, tranzacțiile efectuate între companiile aeriene și operatorii aeroportuari nu puteau fi examinate din perspectiva criteriului operatorului privat în economia de piață, chiar dacă aceste tranzacții erau efectuate prin intermediul unor resurse de stat, în speță ale regiunii autonome.
- 178 Această constatare nu este repusă în discuție de faptul, presupunând că ar fi dovedit, că operatorii aeroportuari ar fi remunerat companiile aeriene și din fondurile proprii. Astfel, pe de o parte, reclamanta nu reușește să demonstreze ce sume ar fi fost plătite de operatorii aeroportuari din fondurile proprii fără să obțină sau să solicite rambursarea ulterioară a acestora regiunii autonome în temeiul schemei de ajutor în litigiu, în timp ce Comisia susține, fără ca reclamanta să facă dovada contrară, că operatorii aeroportuari nu ar fi utilizat fondurile proprii decât în proporții foarte reduse și numai pentru a răspunde angajamentelor contractuale reziduale în urma suspendării de către regiunea autonomă a schemei de ajutor în litigiu. Pe de altă parte, trebuie amintit că, în orice caz, aceste pretinse investiții proprii ale operatorilor aeroportuari nu intră sub incidența obligației de rambursare prevăzute la articolul 2 din decizia atacată și nu reflectă o asumare a unor riscuri comerciale semnificative în raport cu utilizarea fondurilor provenite de la regiunea autonomă.

- 179 În plus, astfel cum arată Comisia, companiile aeriene au fost selecționate numai cu scopul ca operatorii aeroportuari să primească finanțările regionale destinate remunerării prestațiilor lor. Cu toate acestea, astfel cum a subliniat Comisia în special în cadrul ședinței, este improbabil ca, în lipsa finanțării din partea regiunii autonome, operatorii aeroportuari să fi dispus de fonduri suficiente, în speță mai multe zeci de milioane de euro, pentru a efectua achiziții de o asemenea amploare de la companiile aeriene, referitoare la obligații de deschidere a unor rute aeriene și de atingere a unor obiective privind numărul de pasageri, precum și de servicii de marketing. De asemenea, chiar dacă, astfel cum susține reclamanta, operatorii aeroportuari au putut, date fiind efectele pozitive ale prestațiilor furnizate de companiile aeriene în temeiul schemei de ajutor în litigiu, să beneficieze de efecte indirecte de majorare a resurselor lor aeroportuare și extraaeroportuare, aceasta nu permite să se considere că contractele pe care le-au încheiat cu respectivele companii aeriene în cadrul schemei de ajutor în litigiu puteau fi examinate în raport cu criteriul investitorului privat.
- 180 În ceea ce privește operatorul aeroportului Alghero, contrar celor susținute de reclamantă și astfel cum s-a constatat anterior, Comisia nu a examinat măsurile puse în aplicare în favoarea acestui aeroport în temeiul schemei de ajutor în litigiu nici în decizia atacată, nici în Decizia „Alghero”. Pe de altă parte, împrejurarea că, în ceea ce privește contractele de marketing încheiate de operatorul aeroportuar din Alghero, similare celor în discuție în speță, Comisia a ajuns la concluzia că unele dintre ele intrau sub incidența principiului investitorului privat, întrucât acordurile menționate au fost considerate rentabile pentru aeroportul respectiv, aceasta nu este de natură să demonstreze aplicabilitatea în speță a principiului investitorului privat la nivelul operatorilor aeroportuari din Cagliari-Elmas și din Olbia. Astfel, pe de o parte, operatorul aeroportuar din Alghero este deținut de regiunea autonomă, ceea ce nu este cazul aeroporturilor Cagliari-Elmas și Olbia. Pe de altă parte, în Decizia „Alghero”, Comisia a luat poziție cu privire la mișcările financiare dintre regiunea autonomă, operatorul aeroportuar din Alghero și companiile aeriene cocontractante ale acestuia, nu în ceea ce privește mișcările efectuate în temeiul schemei de ajutor în litigiu, ci numai în ceea ce le privește pe cele rezultate din contracte anterioare schemei de ajutor menționate.
- 181 Având în vedere aceste constatări, reclamanta afirmă în mod greșit că Decizia „Alghero” ar confirma că Comisia nu putea examina măsurile în litigiu ca schemă de ajutor chiar dacă, pentru unul dintre beneficiarii aeroportuari, aceasta ar fi examinat – ceea ce nu este cazul – finanțările pe care le obținuse din partea regiunii autonome ca măsură individuală și ar fi concluzionat în final că nu era vorba despre un ajutor în anumite cazuri.
- 182 Având în vedere considerațiile care precedă, al treilea aspect al celui de al doilea motiv trebuie respins ca nefondat.

2) Cu privire la al doilea aspect al celui de al doilea motiv, referitor la aplicarea principiului operatorului privat în economia de piață în cazul deciziilor regiunii autonome

- 183 În ceea ce privește aplicarea la nivelul regiunii autonome a principiului operatorului privat în economia de piață, care face obiectul celui de al doilea aspect al celui de al doilea motiv, reclamanta reproșează mai întâi Comisiei că a înlăturat aplicabilitatea criteriului investitorului privat pentru motivul că, în cadrul procedurii oficiale de investigare, statul membru în cauză nu ar fi invocat acest criteriu pentru a demonstra compatibilitatea măsurii sale cu piața internă. Astfel, potrivit reclamantei, Comisia este obligată să examineze aplicarea acestui principiu, susceptibil să conducă la concluzia că măsura în litigiu nu constituie un ajutor de stat, chiar atunci când el nu este invocat de statul membru în cauză. În special în nota de subsol 112 din decizia atacată, Comisia ar fi săvârșit o eroare în ceea ce privește domeniul de aplicare al jurisprudenței rezultate din Hotărârea din 5 iunie 2012, Comisia/EDF (C-124/10 P, EU:C:2012:318, punctul 104), în special pentru că, în această hotărâre, Curtea nu ar fi făcut decât să amintească obligația Comisiei de a examina aplicarea principiului menționat atunci

când este invocat de statul membru în cauză, însă această instanță nu s-ar fi pronunțat cu privire la cazul invers, precum cel din speță, în care statul membru în cauză nu invocă principiul respectiv în susținerea măsurii sale.

- 184 În ceea ce o privește, Comisia apreciază că a aplicat în mod corect jurisprudența, dat fiind că Republica Italiană nu invocă principiul operatorului privat în economia de piață și că nu reieșea nici că acest principiu putea fi aplicabil într-un caz în care regiunea autonomă urmărea obiective de politică publică generală de natură economică, care constau în atragerea mai multor turiști, ceea ce nu se poate încadra în obiectivul unui investitor privat. Astfel, randamentul preconizat al schemei de ajutor în litigiu nu ar fi constat într-o majorare de dividende, în câștiguri de capital sau în orice altă formă de profit financiar, ci numai într-o stimulare a dezvoltării economice a insulei Sardinia, inclusiv în crearea de locuri de muncă.
- 185 În această privință, după cum a amintit în mod întemeiat reclamanta, criteriul operatorului privat în economia de piață nu constituie o excepție care se aplică numai la cererea unui stat membru. Astfel, acest criteriu, atunci când este aplicabil, figurează printre elementele pe care Comisia este obligată să le ia în considerare pentru a dovedi existența unui astfel de ajutor. Prin urmare, în cazul în care rezultă că criteriul investitorului privat în economia de piață ar putea fi aplicabil, revine Comisiei sarcina de a solicita statului membru în cauză să îi furnizeze toate informațiile relevante care să îi permită să verifice dacă sunt îndeplinite condițiile pentru aplicabilitatea și pentru aplicarea acestui criteriu și ea poate refuza să examineze astfel de informații numai dacă probele administrate sunt ulterioare adoptării deciziei de a efectua investiția în cauză (Hotărârea din 5 iunie 2012, Comisia/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, punctele 103 și 104).
- 186 Cu toate acestea, în speță, Comisia nu s-a întemeiat exclusiv pe neinvocarea de către Republica Italiană a principiului operatorului privat în economia de piață pentru a explica aprecierea sa cu privire la lipsa posibilității de a justifica schema de ajutor în litigiu în raport cu principiul menționat.
- 187 Astfel, în considerentele (380)-(388) ale deciziei atacate, Comisia a observat mai întâi că Republica Italiană nu a sugerat aplicarea principiului operatorului privat în economia de piață la nivelul regiunii autonome; că nu exista niciun indiciu potrivit căruia regiunea autonomă ar fi acționat conform acestui principiu în ceea ce privește instituirea schemei de ajutor în litigiu și că era clar că regiunea a urmărit, prin instituirea schemei respective, să realizeze obiective de politică publică, în special consolidarea economiei regionale prin atragerea unui număr mai mare de turiști, mai degrabă decât realizarea de profit în calitate de proprietar. Ulterior, Comisia a examinat aplicabilitatea acestui principiu la nivelul operatorilor aeroportuari și al regiunii autonome, pentru a concluziona că nu aceasta era situația în speță.
- 188 În consecință, critica reclamantei referitoare la pretinsa neexaminare de către Comisie a aplicabilității principiului operatorului privat în economia de piață trebuie înlăturată ca nefondată.
- 189 În continuare, reclamanta consideră eronată concluzia Comisiei, care figurează în considerentul (380) al deciziei atacate, potrivit căreia regiunea autonomă nu ar fi acționat ca un operator economic privat, întrucât, tot potrivit Comisiei, respectiva colectivitate regională ar fi urmărit să realizeze obiective de politică publică, în special consolidarea economiei regionale prin atragerea unui număr mai mare de turiști, mai degrabă decât realizarea de profit în calitate de proprietar al aeroportului.
- 190 Cu toate acestea, în speță, dat fiind că regiunea autonomă nu deține aeroporturile din Cagliari-Elmas și din Olbia, singurele în discuție în cazul reclamantei, nu se poate considera că aceasta ar fi acționat în calitate de investitor. Rezultă, dimpotrivă, că regiunea autonomă a instituit schema de ajutor în litigiu doar pentru dezvoltarea economică a insulei Sardinia.

- 191 În aceste condiții, Comisia a concluzionat în mod întemeiat, în special în considerentele (380)-(384) ale deciziei atacate, că nu trebuia să analizeze dacă, prin finanțarea care face obiectul schemei de ajutor în litigiu, regiunea autonomă ar fi realizat o investiție comparabilă cu cea a unui investitor privat. Prin urmare, aceasta putea considera că analizele *ex ante* privind rentabilitatea economică a contractelor de prestări servicii încheiate între operatorii aeroportuari și reclamantă nu erau pertinente, întrucât, în speță, regiunea autonomă, care acționa exclusiv în calitate de autoritate publică, nu putea urmări dividende, câștiguri de capital sau orice altă formă de profit comparabilă cu cea pe care ar obține-o un investitor privat. Cu privire la acest aspect, contrar celor susținute de reclamantă, eventuala creștere a resurselor fiscale ale unei entități publice, precum regiunea autonomă, ca urmare a adoptării unor măsuri de politică publică nu poate fi asimilată și nici comparată cu câștigurile pe care un investitor privat le așteaptă din investițiile sale.
- 192 Pe de altă parte, Comisia a subliniat în mod întemeiat că acordul încheiat între SOGAER și reclamantă prevedea, desigur, o creștere a veniturilor operatorului aeroportuar din Cagliari-Elmas de ordinul a 3 milioane de euro, dar că aceasta nu era în favoarea regiunii autonome, întrucât aceasta din urmă nu deținea SOGAER. Comisia a subliniat că, în schimb, efectul așteptat asupra turismului era evaluat la 47 de milioane de euro și, cumulat cu alte efecte indirecte și induse, la 139 de milioane de euro. Or, astfel cum arată Comisia, acest avantaj pe care regiunea autonomă îl putea urmări și însuși, în calitate de autoritate publică, nu este comparabil și nu are aceeași natură cu un avantaj financiar urmărit de un operator de la una dintre investițiile sale. Astfel, este vorba aici despre beneficiile macroeconomice așteptate ca urmare a intervenției publice în cadrul unei politici economice, care nu intră sub incidența principiului operatorului privat în economia de piață, ci a principiilor raționalizării cheltuielilor publice.
- 193 În consecință, trebuie înlăturată argumentația reclamantei prin care se urmărește să se considere că, în cadrul schemei de ajutor în litigiu adoptate în cadrul unei politici economice generale, regiunea autonomă ar fi acționat în calitate de investitor care justifică aplicarea principiului investitorului privat în economia de piață.
- 194 Reclamanta mai susține că, pentru a aprecia în mod corect măsurile în litigiu în raport cu criteriul investitorului privat, Comisia ar fi trebuit să examineze dacă regiunea autonomă avea nevoie într-adevăr să încerce să crească traficul aerian de pasageri prin intermediul unor acorduri de marketing între aeroporturi și companiile aeriene și dacă, atunci când a încercat să satisfacă această nevoie în calitate de operator aeroportuar la Alghero și la Cagliari, ea a plătit un preț corespunzător condițiilor de piață la fel ca orice alt operator economic, în special pentru dezvoltarea sectorului aviației, dar și pentru a asigura o mai mare conectivitate aeriană, promovarea insulei ca destinație turistică, reducerea caracterului sezonier și creșterea veniturilor sale prin majorarea tarifelor aeroportuare. În plus, serviciile furnizate de companiile aeriene, inclusiv în materie de marketing, ar fi constituit servicii reale, distincte de activitățile legate de exploatarea liniilor aeriene.
- 195 În această privință, Tribunalul arată că, în considerentul (377) al deciziei atacate, Comisia a considerat că plățile efectuate de regiunea autonomă prin intermediul operatorilor aeroportuari către companiile aeriene în cadrul activităților 1 și 2 trebuiau considerate subvenții pentru companiile aeriene care operează mai multe zboruri dinspre și către insula Sardinia.
- 196 Mai trebuie arătat că, dat fiind regiunea autonomă nu deține toate aeroporturile din insula Sardinia, care sunt singurele entități ce pot conveni prin contract cu privire la utilizarea infrastructurilor aeroportuare pe care le administrează, în special deschiderea unor noi rute aeriene, regiunea autonomă nu putea achiziționa, în calitate de autoritate publică, acest tip de servicii direct de la companiile aeriene. De altfel, operatorul aeroportuar din Cagliari-Elmas a confirmat, astfel cum reiese din considerentele (312) și (314) ale deciziei atacate, că, pe de o parte, regiunea autonomă a solicitat, prin intermediul schemei de ajutor în litigiu, un serviciu care constă în selectarea companiilor aeriene

- capabile să atingă obiectivele anuale declarate pentru frecvența și volumul de pasageri pe rute strategice dinspre și către aeroportul Cagliari-Elmas și că, pe de altă parte, acest serviciu a fost furnizat de companiile aeriene cocontractante alese de operatorii aeroportuari.
- 197 Reiese de asemenea din schema de ajutor în litigiu că serviciile de marketing furnizate de companiile aeriene aveau ca obiectiv promovarea insulei Sardinia ca destinație turistică.
- 198 În consecință, deși nu se poate reține că, prin adoptarea schemei de ajutor în litigiu, regiunea autonomă a acționat în calitate de investitor, trebuie să se rețină totuși, astfel cum a susținut reclamanta, deși cu titlu subsidiar, în răspunsul său la una dintre întrebările scrise adresate de Tribunal, că regiunea respectivă a acționat ca cumpărător de servicii, în special de marketing.
- 199 Astfel, pe de o parte, sumele pe care reclamanta le-a primit corespundeau furnizării de prestări de servicii ca răspuns la o comandă a regiunii autonome pentru care operatorii aeroportuari nu au avut decât un rol de intermediari între autoritatea contractantă și prestatorii acestor servicii. Pe de altă parte, astfel cum susține reclamanta, companiile aeriene au furnizat prestări de servicii, fie că este vorba despre angajamente în ceea ce privește rutele aeriene și volumul de trafic de pasageri sau despre servicii de marketing, care pot fi oferite operatorilor aeroportuari în sectorul transportului aerian.
- 200 În această privință, o măsură de stat în favoarea unei întreprinderi nu poate, pentru simplul fapt că părțile se angajează la prestații reciproce, să fie exclusă *a priori* din noțiunea de ajutor de stat prevăzută la articolul 107 TFUE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 28 ianuarie 1999, BAI/Comisia, T-14/96, EU:T:1999:12, punctul 71).
- 201 În ceea ce privește în special achiziționarea de prestări de servicii de către autoritatea publică, aceasta trebuie efectuată în principiu cu respectarea normelor de atribuire a contractelor de achiziții publice prevăzute de dreptul derivat al Uniunii. În acest caz, existența unei asemenea proceduri de cerere de ofertă, efectuată anterior unei achiziții de servicii de către o autoritate publică a unui stat membru, este considerată în mod normal suficientă pentru a exclude posibilitatea ca acest stat membru să acorde un avantaj întreprinderii prestatoare reținute pe care nu l-ar fi obținut altfel în condiții normale de piață [a se vedea în acest sens Hotărârea din 5 august 2003, P & O European Ferries (Vizcaya) și Diputación Foral de Vizcaya/Comisia, T-116/01 și T-118/01, EU:T:2003:217, punctul 118].
- 202 În speță, achiziționarea serviciilor în discuție nu a fost efectuată de regiunea autonomă însăși, care, în calitate de autoritate publică, ar fi fost supusă normelor Uniunii privind atribuirea contractelor de achiziții publice. Astfel, această achiziție a fost efectuată prin intermediul altor operatori, care nu erau supuși în această situație normelor menționate, în speță operatorii aeroportuari, care au fost însărcinați să obțină pe piață prestările de servicii dorite de regiunea autonomă și pe care aceasta din urmă le finanța.
- 203 Într-o asemenea situație, simplul fapt că un stat membru achiziționează servicii care, după cum susține reclamanta, au fost pretins oferite în condițiile pieței nu este suficient pentru ca această operațiune să constituie o tranzacție comercială efectuată în condiții pe care un operator privat le-ar fi acceptat sau, cu alte cuvinte, o tranzacție comercială normală. Astfel, în acest tip de situație, este necesar, pe de o parte, ca statul să fi avut o nevoie reală de aceste servicii și, pe de altă parte, ca achiziția acestor servicii să fi fost efectuată prin intermediul unei proceduri deschise, transparente și nediscriminatorii, de natură să asigure egalitatea de tratament între prestatorii susceptibili să ofere serviciile în cauză și să garanteze că prestațiile de servicii în cauză sunt dobândite la prețul pieței, preț care asigură că, cu ocazia achiziției serviciilor respective, puterea publică nu conferă un avantaj prestatorului reținut [a se vedea în acest sens Hotărârea din 5 august 2003, P & O European Ferries (Vizcaya) și Diputación Foral de Vizcaya/Comisia, T-116/01 și T-118/01, EU:T:2003:217, punctele 112-120; a se vedea de asemenea prin analogie Hotărârea din 24 octombrie 2013, Land Burgenland și alții/Comisia, C-214/12 P, C-215/12 P și C-223/12 P, EU:C:2013:682, punctele 93 și 94, și Hotărârea din 16 iulie 2015, BVVG, C-39/14, EU:C:2015:470, punctul 32].

- 204 În speță, Comisia a considerat, în considerentul (386) al deciziei atacate, că finanțarea oferită de schema de ajutor în litigiu nu constituia o remunerare pentru produse sau servicii care îndeplinesc nevoile autentice ale regiunii autonome și că sprijinul financiar acordat companiilor aeriene în cauză nu a respectat o procedură de cerere de ofertă deschisă și transparentă.
- 205 În această privință, contrar celor reținute de Comisie, regiunea autonomă, în calitate de autoritate publică ce urmărește obiective de politică economică, putea considera că avea nevoie să promoveze insula Sardinia ca destinație turistică pentru a contribui la dezvoltarea economică a insulei.
- 206 Totuși, pe de o parte, astfel cum susține Comisia, amploarea inedită a serviciilor de marketing finanțate în cadrul schemei de ajutor în litigiu este de natură să pună la îndoială faptul că aceste servicii răspundeau, în mod proporțional și în raport cu principiile raționalizării cheltuielilor publice, nevoilor reale ale regiunii autonome în vederea urmăririi obiectivelor sale de dezvoltare economică a insulei Sardinia.
- 207 Pe de altă parte și în orice caz, Comisia a precizat, în memoriul în apărare, că decizia atacată abordase problema organizării procedurilor de cerere de ofertă în vederea încheierii de acorduri de către operatorii aeroportuari întrucât organizarea unor asemenea proceduri ar fi putut dovedi existența unor condiții de piață și, prin urmare, lipsa unui avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE.
- 208 Or, în această privință, trebuie să se constate, așa cum susține Comisia, că, în vederea achiziționării serviciilor de creștere a traficului aerian și de marketing, nici regiunea autonomă și nici operatorii aeroportuari, acționând ca intermediari, nu au organizat proceduri de cerere de ofertă deschise și transparente de natură să garanteze respectarea principiului egalității de tratament între prestatori și achiziționarea respectivelor servicii de către regiunea autonomă și prin intermediul resurselor de stat puse la dispoziția operatorilor aeroportuari, la prețurile pieței.
- 209 Astfel, este cert, desigur, că operatorii aeroportuari au publicat pe paginile de internet respective cereri de exprimare a interesului în cadrul cărora companiile aeriene interesate să deschidă sau să reducă caracterul sezonier al unora dintre rutele lor aeriene, altele decât cele care făceau deja obiectul unor obligații de serviciu public, și să furnizeze servicii de marketing puteau să își ofere serviciile operatorilor aeroportuari.
- 210 Totuși, aceste cereri de exprimare a interesului nu pot fi considerate echivalente cu procedurile de cerere de ofertă. Astfel, invitată de Tribunal să depună aceste cereri de exprimare a interesului, precum și ofertele pe care le prezentase operatorilor aeroportuari din Cagliari-Elmas și din Olbia, reclamanta nu a reușit să le depună, explicând că nu păstrase aceste documente. Nici Comisia nu a fost în măsură să prezinte cererile respective de exprimare a interesului. Pe de altă parte, din dosar nu reiese că fuseseră stabilite criteriile exacte pentru selectarea companiilor aeriene cocontractante. Dimpotrivă, se pare că toate cele care depuseseră oferte au fost invitate să încheie contracte cu operatorii aeroportuari în cauză și că, în ceea ce privește tarifarea prestațiilor oferite, tarifele aplicate de companiile aeriene erau disparate. Or, deși apăreau ca evaluări financiare aproximative și rotunjite, cerințele financiare ale companiilor aeriene au condus totuși la rambursări în vvasitotalitatea lor, de către regiunea autonomă, către operatorii aeroportuari care au avansat plățile prestațiilor menționate.
- 211 În aceste condiții, în secțiunea 7.2.1.3 din decizia atacată, intitulată „Avantajul economic”, Comisia putea să constate că plățile primite de companiile aeriene cocontractante, precum reclamanta, nu puteau fi considerate drept o contravaloare reală pentru serviciile de marketing furnizate.
- 212 Cu privire la acest aspect, reclamanta contestă și considerentele (362)-(374) ale deciziei atacate, susținând că Comisia nu putea să considere că companiile aeriene, precum reclamanta, ar fi făcut oricum publicitate pentru propriile destinații aeriene și că, în consecință, măsurile în litigiu urmăreau să suporte costuri pe care acestea ar fi trebuit să le suporte în alt mod. Astfel, fără acordurile încheiate între reclamantă și aeroporturile Olbia și Cagliari-Elmas, reclamanta nu ar fi rezervat în mod

necesar spații publicitare prioritare, dintre cele mai bune, pe pagina sa de internet pentru aceste destinații. În special, reclamanta susține că operatorii aeroportuari beneficiau de prestații reale din care obțineau un profit material, astfel cum atestă faptul că contractele pe care le încheiaseră cu companiile aeriene conduseseră, anterior încheierii lor, la studii de piață și că operatorii aeroportuari au finanțat aceste contracte și din fondurile proprii. În sfârșit, prețul plătit de operatorii aeroportuari companiilor aeriene ar fi fost prețul pieței pentru servicii de marketing de acest tip și, în această privință, reclamanta amintește că, „atunci când o practică este justificată în mod obiectiv de motive comerciale, faptul că aceasta răspunde și unui obiectiv politic nu înseamnă că ar constitui un ajutor de stat în sensul articolului [107 TFUE]” (Hotărârea din 29 februarie 1996, Belgia/Comisia, C-56/93, EU:C:1996:64, punctul 79).

- 213 În această privință, pe lângă faptul că companiile aeriene cocontractante nu au fost selectate în urma unei proceduri de natură să garanteze că regiunea autonomă, prin intermediul operatorilor aeroportuari, le-a remunerat la prețul pieței, trebuie să se constate că, invitată de Tribunal să prezinte documente justificative în această privință, reclamanta a prezentat un material publicitar și contractual care confirmă că, astfel cum a reținut Comisia în considerentul (368) al deciziei atacate, promovarea anumitor regiuni și orașe deservite de reclamantă este legată intrinsec, de regulă, pe pagina sa de internet, de promovarea zborurilor operate chiar de ea. Întrebată în ședință, reclamanta a confirmat de altfel că promova încă pe pagina sa de internet destinații din Sardinia, chiar în lipsa unor angajamente contractuale în acest sens încheiate cu operatorii aeroportuari.
- 214 Prin urmare, Comisia a arătat în mod întemeiat în decizia atacată că serviciile de marketing în cadrul activității 2 au fost achiziționate de operatorii aeroportuari în cauză, în speță cu fondurile puse la dispoziția lor de regiunea autonomă, pentru a promova exploatarea rutei sau a rutelor aeriene asigurate de companiile aeriene cocontractante și pentru deschiderea sau menținerea cărora erau remunerate în cadrul activității 1.
- 215 În aceste condiții, Comisia putea concluziona că companiile aeriene au fost remunerate de regiunea autonomă pentru a-și promova propriile prestații în calitate de companii aeriene (a se vedea în acest sens Hotărârea din 13 decembrie 2018, Ryanair și Airport Marketing Services/Comisia, T-53/16, nepublicată, EU:T:2018:943, punctul 271, Hotărârea din 13 decembrie 2018, Ryanair și Airport Marketing Services/Comisia, T-165/16, nepublicată, EU:T:2018:952, punctul 167, Hotărârea din 13 decembrie 2018, Ryanair și Airport Marketing Services/Comisia, T-165/15, nepublicată, EU:T:2018:953, punctul 230, precum și Hotărârea din 13 decembrie 2018, Ryanair și Airport Marketing Services/Comisia, T-111/15, nepublicată, EU:T:2018:954, punctul 232), chiar dacă este vorba despre costuri de marketing și de publicitate pe care companiile aeriene în cauză, inclusiv reclamanta, trebuiau în principiu să le suporte. În definitiv, atingerea obiectivelor în ceea ce privește frecvențele aeriene și volumul de pasageri, care făceau obiectul activității 1, precum și furnizarea unor servicii de marketing pentru activitatea 2 au avut ca efect creșterea activității economice a reclamantei.
- 216 În plus, trebuie să se mai constate că, astfel cum a susținut Comisia, în lipsa finanțării ulterioare aduse de regiunea autonomă, operatorii aeroportuari nu ar fi încheiat în mod necesar, în strategiile lor de extindere, acorduri nici de o asemenea amploare, respectiv nu ar fi putut să facă acest lucru din punct de vedere financiar, astfel că, contrar celor susținute de reclamantă, Comisia nu era obligată să considere că numai partea din plățile efectuate de operatorii aeroportuari pretins superioară prețurilor pieței ar fi trebuit considerată ca reprezentând un ajutor de stat.
- 217 Inexistența unei tendințe a operatorilor aeroportuari de a încheia contractele în litigiu în lipsa finanțării din partea regiunii autonome este confirmată de faptul că, pe de o parte, în urma suspendării schemei de ajutor în litigiu, reclamanta a încheiat doar un număr limitat de acorduri cu operatorul aeroportuar din Olbia și exclusiv de marketing, în timp ce operatorul din Cagliari-Elmas nu a recurs la serviciile sale și, pe de altă parte, nu s-a stabilit că reclamanta încheiase asemenea contracte înainte de adoptarea schemei de ajutor în litigiu. Astfel, invitată de Tribunal să indice dacă a încheiat acorduri similare anterior schemei de ajutor în litigiu și ulterior suspendării acesteia, reclamanta a confirmat

existența unor acorduri anterioare schemei de ajutor în litigiu, însă nu a făcut dovada existenței acestor contracte. Pe de altă parte, ea a făcut, desigur, dovada încheierii unor contracte similare ulterior suspendării schemei de ajutor în litigiu, care privesc, în speță, perioadele cuprinse între lunile iunie și decembrie 2015, martie și decembrie 2017 și, respectiv, octombrie 2018 și martie 2019. Totuși, deși aceasta primise, în temeiul schemei de ajutor în litigiu, remunerații de 750 000 de euro pentru perioada cuprinsă între martie 2010 și martie 2011, de 750 000 de euro pentru perioada cuprinsă între vara anului 2011 și iarna anului 2011/2012 și de 1 milion de euro pentru perioada cuprinsă între vara anului 2012 și iarna anului 2012/2013, reclamanta a primit în cele din urmă, în cadrul celor trei contracte ulterioare schemei de ajutor în litigiu, numai sumele de 65 000 de euro, de 165 000 de euro și de 132 800 de euro, respectiv sume vădit inferioare celor revendicate în contractele care se încadrează în schema de ajutor în litigiu.

- 218 În aceste condiții, Comisia a putut concluziona, în considerentul (388) al deciziei atacate, că finanțarea acordată companiilor aeriene, precum reclamanta, de către regiunea autonomă prin intermediul operatorilor aeroportuari pentru finanțarea activităților 1 și 2 din cadrul schemei de ajutor în litigiu conferise un avantaj economic companiilor aeriene în cauză, în speță o remunerație pe care nu ar fi obținut-o în condiții normale de piață.
- 219 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, al doilea aspect al celui de al doilea motiv trebuie respins ca nefondat.

c) Cu privire la al patrulea aspect al celui de al doilea motiv, referitor la primirea de către operatorii aeroportuari a unor avantaje necuvenite din partea regiunii autonome în aplicarea Legii nr. 10/2010

- 220 În susținerea celui de al patrulea aspect al celui de al doilea motiv, reclamanta arată că, în considerentele (398)-(406) ale deciziei atacate, Comisia a concluzionat în mod eronat că operatorii aeroportuari nu beneficiaseră de niciun avantaj, nici chiar indirect, pentru motivul că ar fi fost simpli intermediari care asigură transmiterea ajutorului din partea regiunii autonome către companiile aeriene. Astfel, în primul rând, operatorii aeroportuari erau desemnați în mod expres ca beneficiari exclusivi ai măsurilor în litigiu. În al doilea rând, aceștia ar fi dispus de o putere de apreciere în utilizarea fondurilor care le-au fost alocate și în alegerea prestatorilor lor, ceea ce ar demonstra că ei nu acționau ca simpli intermediari. În al treilea rând, dat fiind că însăși Comisia a recunoscut în decizia atacată că măsurile în litigiu aveau ca obiect și ca efect creșterea traficului aerian în aeroporturile în cauză, ar fi clar că veniturile aeroporturilor menționate s-au majorat ca urmare a acestei creșteri, atât la nivelul serviciilor de natură aeronautică, cât și la nivelul serviciilor de altă natură. Contrar celor reținute de Comisie în considerentul (403) al deciziei atacate, nu se poate susține că aceste efecte ar fi secundare în sensul că „schema nu [ar fi] fost concepută astfel încât să direcționeze efectele sale secundare către operatorii aeroportuari” și că, dimpotrivă, ar fi fost concepută pentru a fi în beneficiul sectorului turismului în ansamblu. Potrivit reclamantei, efectul principal așteptat, și anume creșterea traficului aerian, se confunda cu avantajul obținut de operatorii aeroportuari prin atingerea obiectivului menționat.
- 221 Comisia susține, cu titlu principal, că al patrulea aspect al celui de al doilea motiv este inadmisibil în măsura în care este îndreptat împotriva articolului 1 alineatul (1) din decizia atacată, care ar privi exclusiv operatorii aeroportuari cu care reclamanta nu se află în raport de concurență. În această privință, Comisia susține că concluzia potrivit căreia companiile aeriene în cauză au beneficiat de o schemă de ajutor de stat nu s-ar fi întemeiat pe concluzia potrivit căreia operatorii aeroportuari nu primiseră ajutoare de stat. În orice caz, din moment ce reclamanta nu contestă că operatorii aeroportuari au transmis toate fondurile primite din partea regiunii autonome în cadrul schemei de ajutor în litigiu, concluzia Comisiei potrivit căreia operatorii menționați nu au acționat decât ca intermediari și nu erau beneficiarii reali ai măsurilor respective ar rămâne valabilă. Cel mult, acești operatori ar fi beneficiat de o creștere a traficului aerian și a numărului de pasageri în aceeași măsură

- ca toți ceilalți operatori economici din alte sectoare, precum centrele de închiriere de mașini, hotelurile, restaurantele, stațiile de distribuție a carburanților, magazinele alimentare și comercianții cu amănuntul.
- 222 În această privință, trebuie arătat că, prin intermediul celui de al patrulea aspect al celui de al doilea motiv, reclamanta reproșează Comisiei că nu a considerat, în speță, la articolul 1 alineatul (1) din decizia atacată și în considerentele (394)-(406) dezvoltate în secțiunea 7.2.2, că operatorii aeroportuari erau beneficiarii ai schemei de ajutor în litigiu.
- 223 În speță, reclamanta, în calitate de companie aeriană, își desfășoară activitatea pe piața transportului aerian, iar nu pe cea a serviciilor și a infrastructurii aeroportuare. În consecință și astfel cum s-a constatat la punctele 59-70 de mai sus, reclamanta nu este afectată în poziția sa concurențială prin constatarea potrivit căreia operatorii aeroportuari nu erau beneficiarii schemei de ajutor în litigiu, astfel că nu are calitatea pentru a introduce o acțiune în anularea articolului 1 alineatul (1) din decizia atacată și, din acest motiv, nu este necesar să se examineze al patrulea aspect al celui de al doilea motiv.
- 224 Astfel, în această măsură, al patrulea aspect al celui de al doilea motiv trebuie respins ca inadmisibil.
- 225 În continuare și în orice caz, trebuie să se constate că, din moment ce operatorii aeroportuari au transmis companiilor aeriene toate fondurile pe care le-au primit din partea regiunii autonome pentru a le remunera în cadrul contractelor de prestații eligibile pentru schema de ajutor în litigiu, ei nu au beneficiat de un avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE. Aceasta se coroborează cu faptul că, în lipsa finanțării menționate, ei nu ar fi utilizat astfel de contracte sau, cel puțin, nu în asemenea proporții, dat fiind că reclamanta nu a dovedit că operatorii aeroportuari din Cagliari-Elmas și din Olbia încheiaseră cu ea acorduri privind servicii de marketing sau frecvențe de transport aerian sau un obiectiv legat de pasageri înainte de adoptarea schemei de ajutor în litigiu și că, în urma suspendării schemei respective, acordurile care au fost încheiate priveau prestații și remunerații mult mai reduse decât cele convenite prin contract ca urmare a finanțării obținute în temeiul schemei de ajutor în litigiu. În definitiv, astfel cum a observat Comisia, achiziționarea serviciilor menționate ținea mai puțin de o necesitate comercială a operatorilor aeroportuari decât de decizia acestora din urmă de a-și aduce contribuția la punerea în aplicare a schemei de ajutor instituite de regiunea autonomă. Astfel, reclamanta nu poate susține că, prin schema de ajutor în litigiu, regiunea autonomă ar fi atenuat costurile pe care operatorii aeroportuari din Cagliari-Elmas și din Olbia ar fi trebuit să le suporte în mod normal.
- 226 Desigur, executarea de către companiile aeriene cocontractante a prestațiilor dorite și finanțate de regiunea autonomă a avut ca efect creșterea traficului aerian și a volumului de pasageri către și dinspre aeroporturile în cauză, implicând o creștere a resurselor aeroportuare și extraaeroportuare ale operatorilor lor. Totuși, astfel cum arată Comisia, este vorba în acest caz despre un efect secundar al schemei de ajutor în litigiu de care a beneficiat întreaga filieră din sectorul turistic din Sardinia, inclusiv, de altfel, reclamanta, care, într-o anumită măsură, a obținut de asemenea un astfel de avantaj secundar printr-o creștere a vânzărilor de servicii oferite la bordul aeronavelor sale. Cu toate acestea, avantajul imediat care făcea obiectul schemei de ajutor în litigiu și care nu a fost obținut în condiții normale de piață era totuși constituit din plățile efectuate către companiile aeriene.
- 227 În aceste condiții, al patrulea aspect al celui de al doilea motiv și, în consecință, al doilea motiv în totalitate trebuie respins.

3. Cu privire la al treilea motiv, întemeiat pe o eroare vădită de apreciere în ceea ce privește faptul că măsurile în litigiu denaturează sau amenință să denatureze concurența și afectează schimburile comerciale dintre statele membre

- 228 În cadrul celui de al treilea motiv, reclamanta contestă că măsurile în litigiu au denaturat sau au amenințat să denatureze concurența pe piața transportului aerian dinspre și către aeroporturile insulei Sardinia, cel puțin Olbia și Cagliari-Elmas, în special pentru că, în ceea ce privește rutele aeriene pe care le exploatează și după încheierea unor acorduri de marketing între reclamantă și operatorii acestor aeroporturi, nicio altă companie aeriană nu ar opera aceste rute aeriene comerciale. În această privință, Comisia ar fi luat în considerare insuficient argumentele formulate de reclamantă în observațiile sale din 30 iulie 2013. Pe de altă parte, dat fiind că operatorii aeroportuari menționați au selectat companiile cocontractante în urma unor proceduri de cerere de ofertă, Comisia ar fi săvârșit o eroare de drept întrucât a reținut că măsurile în litigiu au avut un impact negativ asupra concurenței pentru accesul la rutele aeriene în cauză. Astfel, fiecare companie aeriană europeană putea prezenta o ofertă în cadrul acestor proceduri de cerere de ofertă, astfel încât, după cum ar fi reținut Comisia într-o cauză privind un proiect de autostradă în centrul Greciei, această modalitate de selecție ar fi exclusiv posibilitatea unui efect negativ al măsurilor în litigiu asupra schimburilor comerciale în cadrul Uniunii și asupra concurenței.
- 229 Comisia solicită respingerea celui de al treilea motiv ca nefondat, subliniind că o afectare a concurenței este constatată de fiecare dată când destinatarul unei măsuri de ajutor se află în concurență cu întreprinderi pe piețe deschise concurenței, situație care s-ar regăsi în speță, întrucât companiile aeriene în cauză, care își desfășoară activitatea pe piața aeriană deosebit de concurențială, ar fi primit o compensație financiară.
- 230 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că, în vederea calificării unei măsuri naționale drept ajutor de stat, nu este necesar să se dovedească existența unei incidente reale a ajutorului în cauză asupra schimburilor comerciale dintre statele membre și o denaturare efectivă a concurenței, ci numai să se examineze dacă acest ajutor este susceptibil să afecteze schimburile amintite și să denatureze concurența (a se vedea în acest sens Hotărârea din 15 decembrie 2005, Italia/Comisia, C-66/02, EU:C:2005:768, punctul 111, și Hotărârea din 9 iunie 2011, Comitato „Venezia vuole vivere” și alții/Comisia, C-71/09 P, C-73/09 P și C-76/09 P, EU:C:2011:368, punctul 134).
- 231 În special, atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu aceea a altor întreprinderi concurente în cadrul schimburilor comerciale din cadrul Uniunii, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind influențate de ajutor (a se vedea Hotărârea din 9 octombrie 2014, Ministerio de Defensa și Navantia, C-522/13, EU:C:2014:2262, punctul 52 și jurisprudența citată).
- 232 Pe de altă parte, în cazul unei scheme de ajutor, Comisia se poate limita să studieze caracteristicile schemei în cauză pentru a aprecia în motivarea deciziei dacă, din cauza sumelor sau a procentelor ridicate ale ajutoarelor, a caracteristicilor investițiilor susținute sau a altor modalități prevăzute de schema respectivă, acesta asigură un avantaj considerabil beneficiarilor în raport cu concurenții lor și este de natură să profite în principal unor întreprinderi care participă la schimburile comerciale dintre statele membre. Astfel, Comisia, într-o decizie referitoare la o asemenea schemă, nu trebuie să efectueze o analiză a ajutorului acordat în fiecare caz individual în temeiul schemei respective. Doar în etapa recuperării ajutoarelor este necesar să se verifice situația individuală a fiecărei întreprinderi în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 14 octombrie 1987, Germania/Comisia, 248/84, EU:C:1987:437, punctul 18, și Hotărârea din 9 iunie 2011, Comitato „Venezia vuole vivere” și alții/Comisia, C-71/09 P, C-73/09 P și C-76/09 P, EU:C:2011:368, punctul 63).

- 233 În decizia atacată, în speță în considerentele (390)-(392), Comisia a explicat suficient că companiile aeriene care beneficiau de plățile efectuate de operatorii aeroportuari în temeiul schemei de ajutor în litigiu își desfășurau activitatea într-un sector caracterizat de o concurență intensă între operatori proveniți din state membre diferite și, prin urmare, participau la schimburi comerciale în interiorul Uniunii.
- 234 Contrar celor susținute de reclamantă, o asemenea motivare este suficientă în sine în raport cu obligația de motivare care revine Comisiei (a se vedea în acest sens Hotărârea din 7 martie 2002, Italia/Comisia, C-310/99, EU:C:2002:143, punctele 88 și 89, și Hotărârea din 9 iunie 2011, Comitato „Venezia vuole vivere” și alții/Comisia, C-71/09 P, C-73/09 P și C-76/09 P, EU:C:2011:368, punctele 114 și 121).
- 235 Pe de altă parte, Comisia nu a încălcat noțiunea de ajutor de stat, astfel cum este prevăzută la articolul 107 alineatul (1) TFUE, prin faptul că a reținut că natura transfrontalieră vădită a activităților în cauză, și anume a serviciilor de transport aerian de pasageri, implica faptul că schema de ajutor în litigiu era susceptibilă să denatureze concurența și să afecteze comerțul dintre statele membre prin consolidarea poziției pe piață a companiilor aeriene care au beneficiat de schema menționată. În fapt, operatorii de transport aerian, precum reclamanta, se află în concurență pe piața aeriană la nivel european, astfel că acordarea de ajutor companiilor aeriene precum reclamanta, care a încheiat contracte cu operatorii aeroportuari din Cagliari-Elmas și din Olbia, consolidează poziția concurențială a acestor întreprinderi beneficiare în raport cu aceea a altor întreprinderi aeriene concurente la nivel european, care operează sau nu rute aeriene directe cu insula Sardinia.
- 236 În orice caz, pe de o parte, astfel cum a recunoscut reclamanta, aceasta se află în concurență, pe rutele sale aeriene având plecarea și sosirea pe aeroporturile din Sardinia, cu companii aeriene europene care asigură un transport de călători dinspre și către aceleași aeroporturi continentale cu escală pe alte aeroporturi. Or, aceste companii aeriene, în ceea ce privește rutele aeriene cu escală respective, concurente cu cele directe ale reclamantei, nu au fost beneficiare ale schemei de ajutor în litigiu care ar acoperi numai liniile directe („point-to-point”), în orice caz nu în ceea ce privește segmentele aeriene operate dincolo de aeroportul de corespondență, astfel încât poziția concurențială a beneficiarilor, precum reclamanta, a fost în mod necesar consolidată în raport cu aceea a unor asemenea companii aeriene nebeneficiare.
- 237 În ceea ce privește argumentul reclamantei referitor la faptul că anumite companii, în special companiile aeriene regulate, nu ar fi fost beneficiare ale schemei de ajutor în litigiu numai pentru că nu depuseseră oferte de colaborare în cadrul cererilor de exprimare a interesului publicate de operatorii aeroportuari, nici acesta nu poate fi admis. Astfel, afectarea schimburilor comerciale dintre statele membre în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE nu poate depinde în speță de aspectul dacă toate companiile aeriene au beneficiat sau au avut posibilitatea să beneficieze de măsura în cauză. În orice caz, chiar presupunând – aspect care nu este dovedit în speță – că toate companiile aeriene europene ce operează zboruri directe dinspre și către aeroporturi din Sardinia au putut solicita schema de ajutor în litigiu, această împrejurare, privind selectivitatea măsurilor în litigiu – care, așa cum a confirmat în ședință, nu este contestată de reclamantă –, nu ar fi avut nicio consecință asupra constatării de către Comisie a afectării comerțului dintre statele membre prin schema respectivă în măsura în care consolidează poziția concurențială a acestor companii aeriene în raport cu concurenții lor, pe piața europeană, care nu deservește insula Sardinia.
- 238 Având în vedere considerațiile de mai sus, al treilea motiv trebuie respins ca nefondat.

4. Cu privire la al patrulea motiv, întemeiat pe o eroare vădită de apreciere în ceea ce privește lipsa posibilității de a declara măsurile în litigiu compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) TFUE

- 239 În susținerea celui de al patrulea motiv, reclamanta arată că, întrucât se întemeiază pe nerespectarea unora dintre condițiile prevăzute în Comunicarea 2005/C 312/01 a Comisiei referitoare la Orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (JO 2005, C 312, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 14, p. 188, denumite în continuare „Orientările din 2005”), concluzia Comisiei potrivit căreia măsurile în litigiu nu puteau fi declarate compatibile cu piața internă este eronată.
- 240 Comisia solicită respingerea celui de al patrulea motiv ca nefondat.
- 241 În această privință, potrivit articolului 107 alineatul (3) litera (c) TFUE, pot fi considerate compatibile cu piața internă printre altele ajutoarele destinate să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice, în cazul în care acestea nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun, condiție care trebuie apreciată conform criteriilor de necesitate și de proporționalitate (Hotărârea din 26 februarie 2015, Orange/Comisia, T-385/12, nepublicată, EU:T:2015:117, punctul 80).
- 242 Totuși, potrivit jurisprudenței constante, principiul general prevăzut la articolul 107 alineatul (1) TFUE este cel al interzicerii ajutoarelor de stat, iar derogările de la acest principiu, astfel cum au fost prevăzute la alineatul (3) al articolului 107 menționat, sunt de strictă interpretare (Hotărârea din 29 aprilie 2004, Germania/Comisia, C-277/00, EU:C:2004:238, punctul 20, Hotărârea din 23 februarie 2006, Atzeni și alții, C-346/03 și C-529/03, EU:C:2006:130, punctul 79, și Hotărârea din 26 februarie 2015, Orange/Comisia, T-385/12, nepublicată, EU:T:2015:117, punctul 81).
- 243 În plus, potrivit unei jurisprudențe de asemenea constante, Comisia se bucură, pentru aplicarea articolului 107 alineatul (3) litera (c) TFUE, de o largă putere de apreciere a cărei exercitare implică evaluări complexe de ordin economic și social. Controlul jurisdicțional aplicat exercitării acestei puteri de apreciere se limitează, așadar, la verificarea respectării normelor de procedură și de motivare, precum și la controlul exactității materiale a situației de fapt reținute, al inexistenței unei erori de drept, a unei erori vădite în aprecierea faptelor sau a unui abuz de putere (Hotărârea din 26 septembrie 2002, Spania/Comisia, C-351/98, EU:C:2002:530, punctul 74, Hotărârea din 29 aprilie 2004, Italia/Comisia, C-372/97, EU:C:2004:234, punctul 83, și Hotărârea din 15 decembrie 2016, Abertis Telecom Terrestre și Telecom Castilla-La Mancha/Comisia, T-37/15 și T-38/15, nepublicată, EU:T:2016:743, punctul 160).
- 244 Astfel cum reiese în special din cuprinsul punctului 24 din Orientările din 2005, acestea urmăresc să precizeze situațiile în care o finanțare publică a aeroporturilor și a companiilor aeriene constituie un ajutor de stat și, atunci când este vorba efectiv despre un ajutor, condițiile în care acesta poate fi declarat compatibil cu piața internă în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) TFUE.
- 245 În această privință, așa cum a reținut Comisia în considerentele (412)-(414) ale deciziei atacate, schema de ajutor în litigiu, presupunând că poate fi analizată în sensul că furnizează ajutor la înființare pentru noi rute aeriene, intra efectiv sub incidența Orientărilor din 2005. Astfel, în conformitate cu cele prevăzute la punctul 174 din Orientările din 2014, ajutoarele notificate înainte de intrarea în vigoare a acestor din urmă orientări puteau fi în principiu examinate după 4 aprilie 2014, în raport cu orientările menționate. Totuși, ajutoarele, notificate sau nu, puse în aplicare, precum în speță, înainte de pronunțarea Comisiei cu privire la măsurile notificate de Republica Italiană și care, în consecință, se dovedesc nelegale în raport cu obligația de suspendare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) TFUE, trebuie examinate în raport cu Orientările din 2005.

246 În ceea ce privește punctul 79 din Orientările din 2005, relevant în speță, acesta are următorul conținut:

„Având în vedere obiectivele de mai sus și dificultățile semnificative care pot rezulta din lansarea unei rute noi, Comisia poate aproba un astfel de ajutor în cazul în care acesta îndeplinește următoarele condiții:

[...]

- (d) Viabilitatea pe termen lung și degresivitatea în timp: ruta [nouă] care primește ajutorul trebuie, în ultimă instanță, să se dovedească profitabilă, adică trebuie cel puțin să își acopere costurile, fără finanțare publică. Din acest motiv, ajutorul la înființare trebuie să fie degresiv și să aibă o durată limitată.
- (e) Compensarea pentru costurile suplimentare la înființare: valoarea ajutorului trebuie să fie legată strict de costurile suplimentare la înființare suportate pentru lansarea noii rute sau frecvențe, costuri pe care transportatorul aerian nu trebuie să le suporte după înființare, în regim de operare normală. Exemple de astfel de costuri sunt cheltuielile de marketing și de publicitate survenite la început pentru publicitatea făcută noii legături; ele pot include costurile de instalare suportate de compania aeriană la aeroportul regional în cauză pentru lansarea rutei, cu condiția ca aeroportul să se încadreze în categoria C sau D, iar ajutorul să nu fi fost deja primit pentru aceleași costuri. În schimb, ajutorul nu poate fi acordat pentru costuri de operare standard, cum sunt chiria sau amortizarea aeronavei, carburantul, salariile echipajelor, taxele de aeroport sau costurile de catering. Costurile eligibile rămase trebuie să corespundă costurilor reale obținute în condiții normale de piață.
- (f) Intensitatea și durata: ajutorul degresiv poate fi acordat pe o perioadă maximă de trei ani. Valoarea ajutorului într-un an nu poate depăși 50 % din costurile totale eligibile pentru anul în cauză iar ajutorul total nu poate depăși o medie de 30 % din costurile eligibile.

Pentru rutele din regiunile defavorizate, adică regiunile ultraperiferice, regiunile prevăzute la articolul 87 alineatul (3) litera (a) [din Tratatul CE] și regiunile cu densitate redusă a populației, ajutorul degresiv poate fi acordat pentru o perioadă maximă de cinci ani. Valoarea ajutorului într-un an nu poate depăși 50 % din costurile totale eligibile pentru anul în cauză, iar ajutorul total nu poate depăși o medie de 40 % din costurile eligibile. În cazul în care ajutorul este acordat pentru cinci ani, el poate fi menținut la 50 % din costurile eligibile totale pentru perioada inițială de trei ani.

În orice caz, perioada pe parcursul căreia se acordă ajutor la înființare unei companii aeriene trebuie să fie mult mai mică decât perioada pe parcursul căreia compania aeriană se angajează să opereze de pe aeroportul în cauză, după cum se indică în planul de afaceri solicitat la alineatul (79) litera (i). De asemenea, este necesar ca ajutorul să înceteze atunci când au fost atinse obiectivele privind pasagerii sau atunci când ruta atinge pragul de rentabilitate, chiar dacă aceasta are loc înainte de sfârșitul perioadei prevăzute inițial.

[...]

- (h) Alocarea nediscriminatorie: orice organism public care planifică să acorde ajutor la înființare unei companii aeriene pentru o rută nouă, indiferent dacă aceasta se face sau nu printr-un aeroport, trebuie să-și facă planurile publice la timp folosind publicitate adecvată, pentru a permite tuturor companiilor aeriene interesate să își ofere serviciile. Notificarea trebuie să includă în special descrierea rutei, precum și criteriile obiective referitoare la valoarea și durata ajutorului. Normele și principiile legate de achizițiile și concesiunile publice trebuie respectate atunci când este cazul.

[...]”

- 247 În decizia atacată, în speță în considerentele (410)-(421), Comisia a considerat că compensația financiară furnizată de operatorii aeroportuari companiilor aeriene în temeiul schemei de ajutor în litigiu nu putea fi considerată compatibilă cu piața internă, întrucât criteriile de compatibilitate menționate la punctul 79 din Orientările din 2005 nu erau îndeplinite.
- 248 Prin intermediul celui de al patrulea motiv, reclamanta încearcă să demonstreze că, în cazul său individual, ajutoarele pe care le-ar fi primit, constituite din sumele pe care operatorii aeroportuari din Cagliari-Elmas și din Olbia i le-au plătit în executarea contractelor încheiate cu aceasta, îndeplinesc condițiile prevăzute la punctul 79 din Orientările din 2005 și că, în caz contrar, acestea puteau totuși să fie declarate compatibile cu piața internă în temeiul punctului 81 din orientările menționate sau, independent de aceste orientări, ca ajutor pentru dezvoltarea turismului în spiritul articolului 107 alineatul (3) litera (c) TFUE.
- 249 În această privință, trebuie să se constate totuși, astfel cum arată Comisia, că argumentele invocate de reclamantă nu sunt de natură să infirme constatarea sa, care figurează în decizia atacată, potrivit căreia schema de ajutor în litigiu nu îndeplinea criteriile prevăzute la punctul 79 din Orientările din 2005, care sunt cumulative, ceea ce presupunea că nerespectarea unuia dintre ele era suficientă pentru a exclude ca un ajutor să poată fi calificat drept „ajutor la înființare” compatibil cu piața internă în temeiul acestor orientări.
- 250 Mai întâi, este necesar să se arate că, astfel cum reiese din considerentul (410) al deciziei atacate, Republica Italiană însăși a susținut că schema de ajutor în litigiu nu a fost concepută ca o schemă de sprijin pentru înființarea de noi rute aeriene și că aceasta nu îndeplinea condițiile prevăzute la punctul 79 din Orientările din 2005.
- 251 Pe de altă parte, în ceea ce privește condiția prevăzută la punctul 79 litera (d) din Orientările din 2005, chiar presupunând, astfel cum susține reclamanta, că acordurile comerciale dintre operatorii aeroportuari și companiile aeriene au fost încheiate în perspectiva rentabilității economice, evaluată printr-o evaluare *ex ante* a viabilității și a rentabilității planurilor de afaceri prezentate de companiile aeriene și a analizelor economice întocmite de operatorii aeroportuari, schema de ajutor în litigiu nu a instituit un sistem de ajutoare degresiv în timp pentru fiecare dintre rutele aeriene care fac obiectul contractelor încheiate între operatorii aeroportuari și companiile aeriene și care, în orice caz, nu sunt toate „noi” în sensul acestor orientări. În special, fiecare companie aeriană a primit sume globale corespunzătoare unor perioade de activități, dar, în fapt, finanțarea nu a fost individualizată de linia aeriană în cauză la plecare și la sosire pentru fiecare aeroport vizat.
- 252 În cazul său particular, reclamanta nu contestă că ajutorul pe care l-a primit pentru toate liniile aeriene pe care le asigură de pe aeroportul Olbia nu era degresiv în ceea ce privește acest aeroport, întrucât, în temeiul schemei de ajutor în litigiu, ea a primit de la operatorul acestui aeroport remunerații, dimpotrivă, în creștere în timp, cuprinse între 750 000 de euro pentru perioada cuprinsă între martie 2010 și martie 2011 și 750 000 de euro pentru perioada cuprinsă între vara anului 2011 și iarna anului 2011/2012 și 1 milion de euro pentru perioada cuprinsă între vara anului 2012 și iarna anului 2012/2013. În ceea ce privește aeroportul Cagliari-Elmas, reclamanta a primit, desigur, astfel cum subliniază, remunerații efectiv degresive, și anume o sumă de 800 000 de euro pentru perioada cuprinsă între martie 2010 și martie 2011, 700 000 de euro pentru perioada cuprinsă între martie 2011 și martie 2012 și 600 000 de euro pentru perioada martie 2012-martie 2013. Totuși, din schema de ajutor în litigiu sau din documentele prezentate de reclamantă nu reiese că rutele aeriene care făceau, în mod global, obiectul acestor sume erau rentabile fără finanțarea în cauză și nici că ajutorul poate fi individualizat pentru fiecare dintre aceste rute pentru a constata, în cazul fiecăreia dintre ele, că ajutorul corespunzător rutei vizate era degresiv.

- 253 În ceea ce privește mecanismul de monitorizare instituit de regiunea autonomă cu privire la plățile efectuate în temeiul schemei de ajutor în litigiu, nu rezultă, contrar celor susținute de reclamantă, că acesta garantează, în raport cu criteriul stabilit la punctul 79 litera (e) din Orientările din 2005, că finanțarea publică oferită era necesară pentru a acoperi o parte din costurile la înființare ale liniilor aeriene în cauză, că ea reprezenta numai costurile reale suportate de operatorii aeroportuari și că privea doar costurile respective. Acest lucru este cu atât mai puțin valabil cu cât ajutorul acordat fiecărei companii aeriene nu a fost repartizat pentru fiecare dintre rutele aeriene asigurate dinspre și către fiecare dintre aeroporturile din Sardinia vizate.
- 254 În această privință, este lipsit de relevanță faptul că se pretinde că operatorii aeroportuari ar fi suportat din fondurile proprii, de altfel într-o măsură necunoscută, costuri suplimentare sau că reclamanta nu ar fi deschis sau menținut rutele aeriene în cauză în lipsa sprijinului financiar primit de la operatorii aeroportuari din Cagliari-Elmas și din Olbia. În plus, schema de ajutor în litigiu și contractele încheiate între operatorii aeroportuari și companiile aeriene nu precizează, pentru rutele aeriene vizate, care erau costurile suplimentare la înființare pentru fiecare dintre acestea.
- 255 În același mod, în ceea ce privește condiția prevăzută la punctul 79 litera (f) din Orientările din 2005, aceasta nu este în mod clar îndeplinită atât timp cât este evident că schema de ajutor în litigiu și contractele încheiate între operatorii aeroportuari și companiile aeriene nu identifică costuri eligibile. Astfel, în lipsa menționării costurilor eligibile, nu este posibil să se aprecieze respectarea condiției unei finanțări maxime de 50 % din cuantumul costurilor eligibile pe an, cu o finanțare maximă de 30 %. Dimpotrivă, din dosar reiese că regiunea autonomă a rambursat la cerere plățile efectuate de operatorii aeroportuari către companiile aeriene și că acestea erau stabilite la sume forfetare, adeseori rotunjite, fără alte precizări și, în orice caz, în mod neindividualizat pentru fiecare dintre rutele aeriene în cauză.
- 256 În ceea ce privește afirmația reclamantei potrivit căreia Sardinia este o regiune economică defavorizată a Uniunii în sensul punctului 79 litera (f) al doilea paragraf din Orientările din 2005, trebuie să se constate, astfel cum subliniază Comisia, că această regiune nu îndeplinește condițiile prevăzute de Liniile directe privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2007/2013 (JO 2006, C 54, p. 13, Ediție specială, 08/vol. 4, p. 231).
- 257 În ceea ce privește condiția prevăzută la punctul 79 litera (h) din Orientările din 2005 și privind atribuirea nediscriminatorie a ajutoarelor la înființare, este necesar, pentru motivele deja expuse mai sus în susținerea respingerii celui de al doilea aspect al celui de al doilea motiv, să se respingă argumentația reclamantei potrivit căreia operatorii aeroportuari ar fi organizat o procedură care să garanteze condițiile de concurență pentru companiile aeriene, asigurând transparența, o publicitate suficientă, lipsa discriminării și selectarea ofertelor celor mai avantajoase din punct de vedere economic.
- 258 Astfel, este evident că schema de ajutor în litigiu, inclusiv în ceea ce privește ajutorul primit individual de reclamantă, nu îndeplinea criteriile prevăzute la punctul 79 din Orientările din 2005.
- 259 În aceste condiții, ținând seama de puterea de apreciere a Comisiei în materie, precum și de necesitatea de a interpreta în mod strict excepțiile de la principiul interzicerii ajutoarelor de stat, Comisia putea, în pofida solicitării formulate în acest sens de Republica Italiană în cursul procedurii administrative, să decidă că nu mai era necesar să se deroge de la criteriile enunțate în Orientările din 2005 în temeiul punctului 81 din orientările menționate, potrivit căruia Comisia poate „efectua o evaluare a fiecărui caz de ajutor sau poate elabora un program care nu respectă pe deplin [...] criterii[le prevăzute la punctul 79], dar înregistrează rezultate comparabile”. Astfel, în orice caz, întrucât schema de ajutor în litigiu nu respectă majoritatea criteriilor prevăzute la punctul 79 din Orientările din 2005, nu se poate considera că aceasta înregistrează rezultate comparabile cu un ajutor care respectă cerințele menționate.

260 În ceea ce privește pretenția reclamantei de a fi autorizată schema de ajutor în litigiu, independent de Orientările din 2005, în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) TFUE, în măsura în care urmărirea promovării turismului în Sardinia și activitățile comerciale ale operatorilor aeroportuari din Sardinia, pe de o parte, Republica Italiană nu a solicitat să beneficieze de aceste derogări în cadrul procedurii administrative, care sunt de strictă aplicare. Pe de altă parte, presupunând că reclamanta are în vedere în mod specific derogarea privind ajutoarele destinate să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice, schema de ajutor în litigiu, prin amploarea finanțării pe care o aducea, era puțin susceptibilă să nu modifice condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care să contravină interesului comun.

261 Din ansamblul considerațiilor care precedă rezultă că al patrulea motiv trebuie respins ca nefondat.

5. Cu privire la al cincilea motiv, întemeiat pe încălcarea principiului încrederii legitime în ceea ce privește ordinul de recuperare a ajutorului la nivelul reclamantei

262 În cadrul celui de al cincilea motiv, reclamanta susține că Comisia a încălcat principiul încrederii legitime prin faptul că a impus, la articolul 2 din decizia atacată, recuperarea de către autoritățile italiene de la reclamantă a sumelor pe care aceasta din urmă le-a primit în executarea contractelor încheiate cu operatorii aeroportuari și care își aveau originea în fondurile primite de operatorii menționați provenite din bugetul regiunii autonome. Astfel, un operator diligent care ar fi încheiat asemenea acorduri cu operatori privați, precum operatorii aeroportuari, în condiții normale de concurență, nu ar fi avut niciun motiv să se îndoiască de natura comercială a acordurilor menționate și, în consecință, nu ar fi putut bănui în mod rezonabil că, în acest cadru, operatorii menționați nu își administrau fondurile proprii și nici să anticipeze că ar fi putut astfel să fie considerat ulterior beneficiar al pretinsului ajutor de stat.

263 În special, un asemenea operator nu ar fi cunoscut în mod necesar că fondurile utilizate de operatorii menționați pentru a-l retribui corespundeau, cel puțin în parte, fondurilor care le erau plătite de regiunea autonomă în temeiul măsurilor în litigiu. Prin urmare, un operator diligent nu ar fi considerat necesar să verifice originea acestor fonduri și eventuala lor incompatibilitate cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) TFUE. Pe de altă parte, organizarea unor cereri de ofertă de către operatorii aeroportuari, precum și aplicarea, la nivelul tarifelor de aeroport, a tarifelor pieței sau chiar a unor tarife superioare celor de pe piață și existența unor clauze penale în contractele de servicii, încheiate cu planuri de afaceri și cu studii suplimentare, nu ar fi putut decât să întărească încrederea reclamantei în faptul că raporturile sale economice cu fiecare dintre operatorii aeroportuari în discuție în speță erau de natură pur comercială, iar nu statală. În orice caz, potrivit reclamantei, un operator avizat în domeniul transportului aerian nu putea anticipa, având în vedere practica Comisiei în materie, că acordul comercial nu va fi examinat ca ajutor individual, din perspectiva criteriului investitorului privat, ci, dimpotrivă, ar fi considerat, precum în speță, drept un caz individual de aplicare a unei scheme de ajutor.

264 Comisia solicită respingerea celui de al cincilea motiv ca nefondat, subliniind că reclamanta nu invocă nicio asigurare precisă dată de Comisie în cursul examinării schemei de ajutor în litigiu. În orice caz, Comisia apreciază că un operator diligent care încheie acordurile în discuție în speță ar fi trebuit să știe că operatorii aeroportuari erau finanțați de regiunea autonomă în cadrul Legii nr. 10/2010, cu atât mai mult cu cât preambulul acordului încheiat între reclamantă și SOGAER indica în mod foarte clar că acordul menționat era încheiat în cadrul stabilit prin Legea nr. 10/2010, deși aceasta nu fusese notificată de statul italian la data încheierii acordului respectiv.

265 În această privință, potrivit unei jurisprudențe constante, dreptul de a se prevala de principiul protecției încrederii legitime aparține oricărui justițiabil pe care o instituție a Uniunii l-a determinat să nutrească speranțe întemeiate. În plus, nu se poate invoca încălcarea acestui principiu în cazul în care administrația nu a furnizat asigurări precise (a se vedea Hotărârea din 24 noiembrie 2005,

Germania/Comisia, C-506/03, nepublicată, EU:C:2005:715, punctul 58 și jurisprudența citată). De asemenea, un operator economic prudent și avizat care este în măsură să prevadă adoptarea unei măsuri comunitare de natură a-i afecta interesele nu poate invoca beneficiul principiului protecției încrederii legitime atunci când este adoptată această măsură [a se vedea Hotărârea din 11 martie 1987, Van den Bergh en Jurgens și Van Dijk Food Products (Lopik)/Comisia, 265/85, EU:C:1987:121, punctul 44 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 22 iunie 2006, Belgia și Forum 187/Comisia, C-182/03 și C-217/03, EU:C:2006:416, punctul 147 și jurisprudența citată].

- 266 Având în vedere rolul fundamental al obligației de notificare pentru a permite efectivitatea controlului ajutoarelor de stat realizat de Comisie, care are un caracter imperativ, beneficiarii unui ajutor nu pot avea, în principiu, încredere legitimă în legalitatea ajutorului respectiv decât dacă acesta a fost acordat cu respectarea procedurii prevăzute la articolul 108 TFUE, iar un operator economic diligent trebuie să fie, în mod normal, în măsură să se asigure că această procedură a fost respectată. În special, atunci când un ajutor este pus în aplicare fără notificarea prealabilă a Comisiei sau, precum în speță, fără a aștepta decizia Comisiei de închidere a procedurii, astfel încât aceasta este nelegală în raport cu articolul 108 alineatul (3) TFUE, beneficiarul ajutorului nu poate avea, în principiu, încredere legitimă în legalitatea acordării acesteia (a se vedea în acest sens Hotărârea din 27 septembrie 2012, *Producteurs de légumes de France/Comisia*, T-328/09, nepublicată, EU:T:2012:498, punctele 20 și 21, precum și jurisprudența citată).
- 267 În speță, astfel cum susține Comisia, aceasta din urmă nu a dat niciun moment asigurări reclamantei cu privire la compatibilitatea schemei de ajutor în litigiu cu piața internă, cu atât mai puțin cu cât Republica Italiană a pus în aplicare schema menționată fără a aștepta pronunțarea Comisiei cu privire la aceasta în temeiul articolului 108 TFUE, implicând, în consecință, nelegalitatea schemei menționate.
- 268 În ceea ce privește pretinsa încredere legitimă a reclamantei în natura strict comercială a raporturilor sale contractuale cu operatorii aeroportuari din Cagliari-Elmas și din Olbia, care nu ar fi putut să trezească suspiciuni cu privire la originea statală a comportamentului și a fondurilor utilizate de operatorii menționați, trebuie să se constate, pe de o parte, că originea statală a fondurilor obținute de operatorii aeroportuari nu pare să fi fost disimulată în cererile de exprimare a interesului publicate de aceștia pe paginile lor de internet și, pe de altă parte și în orice caz, că contractul încheiat între reclamantă și operatorul din Cagliari-Elmas explica, în termeni deosebit de expliți, că regiunea autonomă finanța executarea contractului respectiv.
- 269 De asemenea, chiar dacă contractele încheiate de reclamantă cu operatorul din Olbia nu menționau regiunea autonomă și făceau referire doar la o „participare financiară a subiecților interesate de dezvoltarea turistică a insulei” („financial participation of the subjects interested in the tourism development of the Island”), reclamanta nu poate să susțină în mod rezonabil că credea că va încheia un contract cu un simplu operator privat.
- 270 În plus, întrucât Legea nr. 10/2010 a fost publicată în *Bollettino ufficiale della Regione autonoma della Sardegna*, reclamanta, în calitate de operator avizat care își desfășoară activitatea pe piața transportului aerian în Italia, nu putea să nu cunoască existența acesteia (a se vedea prin analogie Hotărârea din 20 noiembrie 2008, *Heuschen & Schrouff Oriental Foods Trading/Comisia*, C-38/07 P, EU:C:2008:641, punctul 61) și nici, în consecință, mecanismele de finanțare pe care le prevedea și riscul, pe de o parte, ca acestea să poată fi considerate o schemă de ajutor în sensul articolului 1 litera (d) din Regulamentul 2015/1589 și, pe de altă parte, ca companiile aeriene să fie considerate beneficiarii reali ai schemei menționate. De altfel punctul 79 litera (h) din Orientările din 2005, invocate de reclamantă, evocă în mod expres posibilitatea ca o entitate publică să poată acorda un ajutor unei companii aeriene „printr-un aeroport”.

271 În ceea ce privește aplicarea criteriului investitorului privat, din moment ce regiunea autonomă nu deține participații în aeroporturile în discuție în speță și nici nu le controlează, reclamanta nu putea avea încrederea legitimă că acest principiu ar fi aplicat în speță, la fel cum nu putea nici să speculeze cu privire la faptul că aplicarea acestui principiu ar conduce în mod necesar la concluzia că nu obține un avantaj provenit dintr-o resursă de stat.

272 Având în vedere considerațiile care precedă, al cincilea motiv trebuie respins ca nefondat.

6. Cu privire la al șaselea motiv, întemeiat pe insuficiența motivării și pe o contradicție în motivarea deciziei atacate

273 Prin intermediul celui de al șaselea motiv, reclamanta reproșează Comisiei atât o insuficiență a motivării, cât și o contradicție în motivarea cuprinsă în decizia atacată.

274 Comisia solicită respingerea celui de al șaselea motiv ca nefondat.

275 Potrivit unei jurisprudențe consacrate, motivarea unui act trebuie adaptată naturii actului în cauză și trebuie să menționeze în mod clar raționamentul instituției care l-a emis, astfel încât să dea posibilitatea, pe de o parte, persoanelor interesate să înțeleagă fundamentarea acestuia și, dacă este cazul, să conteste validitatea actului în fața instanței Uniunii și, pe de altă parte, instanței să îi verifice temeinicia, fără a fi totuși necesar ca instituția să specifice toate elementele de drept și de fapt pertinente, întrucât problema dacă aceasta îndeplinește cerințele articolului 296 TFUE se apreciază ținând seama atât modul de redactare a acestui act, cât și de contextul său juridic și de situația de fapt (a se vedea în acest sens Hotărârea din 15 iulie 2004, Spania/Comisia, C-501/00, EU:C:2004:438, punctul 73, și Hotărârea din 14 decembrie 2005, Regione autonoma della Sardegna/Comisia, T-200/04, nepublicată, EU:T:2005:460, punctul 63 și jurisprudența citată).

276 În plus, în cadrul unui motiv întemeiat pe nemotivare sau pe insuficiența motivării, criticile și argumentele prin care se urmărește contestarea temeiniciei deciziei atacate sunt inoperante și lipsite de relevanță (a se vedea Hotărârea din 15 iunie 2005, Corsica Ferries France/Comisia, T-349/03, EU:T:2005:221, punctul 59 și jurisprudența citată).

277 În speță, reclamanta apreciază mai întâi că Comisia nu a explicat suficient motivele pentru care a apreciat, în considerentele (357)-(361) ale deciziei atacate, că operatorii aeroportuari nu ar fi acționat decât ca simpli intermediari ai regiunii autonome și că, în consecință, fluxurile financiare dintre operatorii menționați și companiile aeriene nu trebuiau considerate drept executarea comercială a contractelor dintre aceste entități, ci resurse de stat. În special, Comisia nu ar fi examinat în mod detaliat situația specifică a fiecărui aeroport, în special poziția statului în societățile care operează fiecare dintre aeroporturile în cauză, pentru a-și susține concluziile privind exercitarea sau neexercitarea unui control asupra acestora de către autoritatea publică. Comisia nu ar fi explicat nici modul în care GEASAR, deși operator privat, nu ar fi acționat independent de stat. De asemenea, Comisia nu ar fi explicat modul în care statul exercita un control asupra deciziilor adoptate de operatorii aeroportuari din Olbia și din Cagliari-Elmas și în ce măsură mecanismul de aprobare prevăzut de măsurile de punere în aplicare ar fi fost un motiv suficient pentru a ajunge la această concluzie.

278 În această privință, trebuie să se constate că, în decizia atacată, Comisia a explicat, în special în considerentele (355)-(362) ale acestei decizii, motivele pentru care aprecia că operatorii aeroportuari au acționat ca intermediari între regiunea autonomă și companiile aeriene. De altfel, reclamanta a înțeles raționamentul în cauză, întrucât a prezentat un motiv detaliat, în speță primul motiv, care punea în discuție raționamentul Comisiei cu privire la aprecierea acestui rol de intermediari, inclusiv în raport cu împrejurarea că regiunea autonomă nu deținea aeroporturile Cagliari-Elmas și Olbia. În

realitate, sub pretextul afirmației sale privind o încălcare a obligației de motivare, reclamanta nu face altceva decât să reitereze faptul că nu împărtășește analiza pe fond reținută de Comisie în decizia atacată.

- 279 Reclamanta reproșează în continuare Comisiei că nu a explicat motivul pentru care măsurile în litigiu nu îndeplineau nevoile reale ale regiunii autonome, deși, în mod contradictoriu, aceasta a examinat o asemenea chestiune în mod aprofundat în deciziile sale anterioare privind acorduri de marketing precum cele încheiate în speță între reclamantă și operatorii aeroportuari.
- 280 În această privință, trebuie să se constate că Comisia a explicat motivele pentru care schema de ajutor în litigiu nu îndeplinea nevoile reale ale regiunii autonome, chiar dacă, procedând astfel, aceasta a ajuns la o concluzie eronată, evidențiată de Tribunal în cadrul examinării celui de al doilea aspect al celui de al doilea motiv. Pe de altă parte, Comisia a explicat motivele pentru care considera că schema de ajutor în litigiu nu putea fi exclusă de la calificarea drept ajutor de stat în temeiul principiului operatorului privat în economia de piață.
- 281 Având în vedere considerațiile care precedă, al șaselea motiv trebuie respins ca nefondat și, în consecință, acțiunea trebuie respinsă în totalitate.

IV. Cu privire la cheltuielile de judecată

- 282 Potrivit articolului 134 alineatul (1) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât reclamanta a căzut în pretenții, se impune obligarea acesteia la plata cheltuielilor de judecată, conform concluziilor Comisiei.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera întâi extinsă)

declară și hotărăște:

- 1) **Respinge acțiunea.**
- 2) **Obligă easyJet Airline Co. Ltd la plata cheltuielilor de judecată.**

Papasavvas

Svenningsen

Valančius

Csehi

Nihoul

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 13 mai 2020.

Semnături

Cuprins

I. Istoricul cauzei	1
A. Cu privire la măsurile în litigiu	1
1. Cu privire la dispozițiile adoptate de regiunea autonomă	2
a) Cu privire la articolul 3 din Legea nr. 10/2010	2
b) Cu privire la actele de punere în aplicare a Legii nr. 10/2010	3
2. Cu privire la punerea în aplicare a măsurilor în litigiu	4
a) Punerea în aplicare a Legii nr. 10/2010 în ceea ce privește aeroportul Olbia	4
b) Punerea în aplicare a Legii nr. 10/2010 în ceea ce privește aeroportul Cagliari-Elmas	5
c) Punerea în aplicare a Legii nr. 10/2010 în ceea ce privește aeroportul Alghero	6
B. Cu privire la decizia atacată	6
II. Procedura și concluziile părților	9
III. În drept	10
A. Cu privire la admisibilitate	10
B. Cu privire la concluziile în anulare	12
1. Cu privire la primul motiv, întemeiat pe o eroare vădită de apreciere în ceea ce privește calificarea plăților, efectuate de operatorii aeroportuari în favoarea reclamantei, drept resurse de stat a căror acordare era imputabilă statului italian	12
a) Cu privire la primul aspect al primului motiv, referitor la existența unui control al regiunii autonome asupra operatorilor aeroportuari	13
b) Cu privire la al doilea aspect al primului motiv, referitor la rolul de intermediari al operatorilor aeroportuari	15
1) Cu privire la mobilizarea unor resurse de stat	16
2) Cu privire la imputabilitatea în sarcina regiunii autonome a plăților efectuate de operatorii aeroportuari în beneficiul companiilor aeriene	20
2. Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe o eroare vădită de apreciere în ceea ce privește obținerea unui avantaj de către companiile aeriene	24
a) Cu privire la primul aspect al celui de al doilea motiv, întemeiat pe o încălcare a definiției „schemei de ajutor” prevăzute la articolul 1 litera (d) din Regulamentul 2015/1589	25
b) Cu privire la al doilea și la al treilea aspect al celui de al doilea motiv, referitoare la aplicarea principiului operatorului privat în economia de piață la nivelul regiunii autonome și la nivelul operatorilor aeroportuari	29

1) Cu privire la al treilea aspect al celui de al doilea motiv, referitor la aplicarea principiului investitorului privat la raporturile contractuale dintre operatorii aeroportuari și companiile aeriene	29
2) Cu privire la al doilea aspect al celui de al doilea motiv, referitor la aplicarea principiului operatorului privat în economia de piață în cazul deciziilor regiunii autonome	31
c) Cu privire la al patrulea aspect al celui de al doilea motiv, referitor la primirea de către operatorii aeroportuari a unor avantaje necuvenite din partea regiunii autonome în aplicarea Legii nr. 10/2010	37
3. Cu privire la al treilea motiv, întemeiat pe o eroare vădită de apreciere în ceea ce privește faptul că măsurile în litigiu denaturează sau amenință să denatureze concurența și afectează schimburile comerciale dintre statele membre	39
4. Cu privire la al patrulea motiv, întemeiat pe o eroare vădită de apreciere în ceea ce privește lipsa posibilității de a declara măsurile în litigiu compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) TFUE	41
5. Cu privire la al cincilea motiv, întemeiat pe încălcarea principiului încrederii legitime în ceea ce privește ordinul de recuperare a ajutorului la nivelul reclamantei	45
6. Cu privire la al șaselea motiv, întemeiat pe insuficiența motivării și pe o contradicție în motivarea deciziei atacate	47
IV. Cu privire la cheltuielile de judecată	48