



2024/1675

14.6.2024

DECISIONE (UE) 2024/1675 DELLA COMMISSIONE

del 16 febbraio 2024

relativa all'aiuto di Stato SA.62829 (2023/C) cui la Romania ha dato esecuzione a favore di Blue Air Aviation SA

[notificata con il numero C(2024)910]

(Il testo in lingua rumena è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

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

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

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni a norma dei suddetti articoli ⁽¹⁾, e tenuto conto di tali osservazioni,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Il 20 agosto 2020 la Commissione ha deciso di non sollevare obiezioni nei confronti di un progetto di aiuto a favore di Blue Air Aviation SA («Blue Air») sotto forma di un prestito di un importo di 300 775 000 RON (62,13 milioni di EUR) ⁽²⁾ garantito dallo Stato, di cui 28,29 milioni di EUR (136,9 milioni di RON) a titolo di indennizzo dei danni ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea («TFUE») e 33,84 milioni di EUR (163,8 milioni di RON) come aiuti per il salvataggio ai sensi degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà («orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione») ⁽³⁾ e dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE (la «decisione relativa all'aiuto per il salvataggio») ⁽⁴⁾.
- (2) Il 20 ottobre 2020 la Romania ha emesso la garanzia di Stato. Il 23 ottobre 2020 Blue Air ha ottenuto il prestito di EximBank SA. Il 22 aprile 2021 la Romania ha comunicato alla Commissione il piano di ristrutturazione iniziale della Blue Air, che è stato sostenuto da una proroga della garanzia di Stato per un totale di sei anni.
- (3) Il 12 agosto 2021 le autorità rumene hanno fornito informazioni per la valutazione dell'aiuto per la ristrutturazione a sostegno del piano di ristrutturazione iniziale.
- (4) Il 20 agosto 2021 la Commissione ha fornito una valutazione preliminare dell'aiuto per la ristrutturazione e ha chiesto informazioni supplementari.
- (5) Il 16 novembre 2021 la Romania ha comunicato alla Commissione il piano di ristrutturazione modificato della Blue Air (il «piano di ristrutturazione») e ha fornito informazioni per la valutazione dell'aiuto per la ristrutturazione a sostegno del piano.
- (6) In una videoconferenza del 17 maggio 2022 la Commissione ha chiesto chiarimenti e ha fatto riferimento alle informazioni fondamentali ancora necessarie per valutare la compatibilità dell'aiuto per la ristrutturazione. Il 18 maggio 2022 la Commissione ha confermato per iscritto i principali punti discussi e ha ricordato le principali questioni in sospeso sulla compatibilità dell'aiuto che la Romania doveva chiarire.

⁽¹⁾ GU C 195 del 2.6.2023, pag. 18.

⁽²⁾ Il tasso di cambio RON/EUR = 0,20656 è utilizzato a titolo illustrativo nella presente decisione.

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

⁽⁴⁾ Decisione della Commissione del 20 agosto 2020 nella causa SA.57026 (2020/N) – Romania – COVID-19 – Aiuto in favore della Blue Air (GU C 430 dell'11.12.2020, pag. 2).

- (7) L'8 luglio 2022 la Commissione ha chiesto alle autorità rumene informazioni relative al piano di ristrutturazione e all'aiuto. Il 6 settembre 2022 la Commissione ha inviato un sollecito. La Romania non ha fornito le informazioni richieste.
- (8) Il 29 settembre e il 5 dicembre 2022, a seguito delle notizie riportate dalla stampa in cui si menzionava una cessazione improvvisa e temporanea delle attività della Blue Air e dopo che la Commissione aveva chiesto un aggiornamento, la Romania ha informato la Commissione in merito alla situazione delle attività della Blue Air e alle misure adottate dalla Romania dopo la richiesta della garanzia di Stato di cui al considerando 1.
- (9) Con lettera del 17 aprile 2023 (la «decisione di avvio del procedimento») la Commissione ha comunicato alla Romania la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE relativamente all'aiuto. Dopo due solleciti, la Romania ha presentato le proprie osservazioni il 5 settembre 2023.
- (10) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽⁵⁾. La Commissione ha invitato i terzi interessati a presentare le loro osservazioni sull'aiuto.
- (11) La Commissione ha ricevuto le osservazioni di una parte interessata. Il 1° agosto 2023 tali osservazioni sono state trasmesse alla Romania, che ha avuto la possibilità di rispondere, ma non lo ha fatto.

2. IL BENEFICIARIO

2.1. Attività della Blue Air

- (12) La Blue Air è una società per azioni rumena, costituita inizialmente come Blue Air Airline Management Solutions SRL che è attiva dall'agosto 2013. La Blue Air ha rilevato, a seguito di una procedura di gara d'appalto, l'attività di trasporto aereo di Blue Air Transport Aerian SA quando quest'ultima ha cessato l'attività. Nel 2018 Blue Air Airline Management Solutions SRL ha cambiato ragione sociale e forma giuridica ed è divenuta Blue Air Aviation SA. Fino a novembre 2022, Airline Invest SA, una società privata rumena che non aveva altra attività se non quella che consisteva nel detenere le azioni della Blue Air, possedeva il 76,18 % del capitale sociale della Blue Air, mentre due persone fisiche detenevano, rispettivamente, il 23,81 % e lo 0,1 %.
- (13) Nel corso degli anni la Blue Air ha incrementato le sue attività, sebbene registrando squilibri finanziari. Alla fine del 2019 la Blue Air aveva un fatturato annuo di circa 414 milioni di EUR e operava con una flotta di 23 aeromobili Boeing 737 che trasportavano 4,2 milioni di passeggeri all'anno, il 60 % dei quali cittadini rumeni residenti all'estero. A settembre 2021 la Blue Air impiegava 1 058 persone e disponeva di quattro basi operative in Romania e una in Italia per fornire i) servizi di trasporto aereo internazionale e nazionale di passeggeri, ii) servizi charter ad agenzie di viaggio e iii) servizi di noleggio di aeromobili in *wet lease* ⁽⁶⁾.
- (14) Secondo le informazioni contenute nel piano di ristrutturazione comunicato il 16 novembre 2021, la rete della Blue Air era quasi esclusivamente europea, con collegamenti da punto a punto tra circa 90 destinazioni, in concorrenza principalmente con Tarom, Ryanair e Wizz Air. Su 20 di queste rotte, la Blue Air effettuava collegamenti come unico operatore. In 36 era presente anche un altro vettore aereo che forniva servizi di trasporto. Sulle altre rotte, insieme alla Blue Air operavano due o più vettori.

2.2. Difficoltà della Blue Air e precedenti aiuti per il salvataggio

- (15) La Romania spiega che fino al 2018 la Blue Air ha registrato un'accelerazione della crescita, effettuando ingenti investimenti per l'apertura di nuove basi e rotte. La Blue Air ha portato avanti il suo programma di attività ed espansione senza un adeguato accesso ai finanziamenti, con conseguenti problemi di liquidità e solvibilità. Nella

⁽⁵⁾ Cfr. nota 1.

⁽⁶⁾ Nel quadro di un contratto di *wet lease* il proprietario fornisce l'aeromobile e almeno un membro dell'equipaggio. Il proprietario assume la responsabilità operativa che comprende l'esecuzione della manutenzione, la fornitura di un'assicurazione e altre responsabilità giuridiche connesse alle operazioni.

decisione relativa all'aiuto per il salvataggio si è preso atto del patrimonio netto negativo della Blue Air - pari a 18,9 milioni di EUR al 31 dicembre 2019 - e delle perdite accumulate pari a 37,7 milioni di EUR, che superavano il capitale sociale sottoscritto di 0,2 milioni di EUR e le riserve di 0,62 milioni di EUR. Inoltre, nella decisione si evidenziava che la pandemia di COVID-19 ha avuto un considerevole impatto negativo sulle prestazioni della Blue Air dall'inizio di marzo 2020 ⁽⁷⁾. Le perdite e il patrimonio netto negativo si sono accumulati, costringendo la Blue Air a presentare istanza di pre-insolvenza il 6 luglio 2020.

- (16) Come indicato nella decisione relativa all'aiuto per il salvataggio, la garanzia di Stato di cui al considerando 1 riguardava un prestito che finanziava, oltre all'indennizzo dei danni ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE, anche una parte del saldo di cassa negativo previsto tra settembre 2020 e febbraio 2021, come indicato nel piano di liquidità della Blue Air. Il prestito è stato concesso per sei anni, a fronte dell'impegno a notificare un piano di ristrutturazione entro sei mesi dalla concessione. La garanzia di Stato è stata garantita da ipoteche di primo grado su taluni attivi della Blue Air e di terzi ⁽⁸⁾.
- (17) Il progetto di decreto d'urgenza del governo che la Romania ha presentato nella notifica dell'aiuto per il salvataggio specificava che la garanzia collaterale della garanzia di Stato comprendeva, tra gli altri attivi, una partecipazione del 75 % detenuta da Airline Invest SA e da una persona fisica nel capitale sociale della Blue Air. In caso di esecuzione della garanzia, la proprietà della garanzia collaterale sarebbe stata trasferita allo Stato, che sarebbe diventato azionista ⁽⁹⁾. Il valore della garanzia collaterale non era indicato nel decreto.
- (18) Il 5 dicembre 2022 le autorità rumene hanno informato la Commissione che si era data esecuzione alla garanzia di Stato a favore del prestatore EximBank SA e che il ministero delle Finanze aveva interamente pagato gli importi relativi al prestito garantito contratto dalla Blue Air.

3. DESCRIZIONE DEL PIANO DI RISTRUTTURAZIONE E DELL'AIUTO

3.1. Piano di ristrutturazione: durata e misure di ristrutturazione previste

- (19) Il piano di ristrutturazione della Blue Air copre il periodo dal 1° ottobre 2020 al 30 settembre 2025; tale periodo coincide con gli esercizi finanziari 2021-2025 del beneficiario. Durante questo periodo sono o saranno attuate diverse misure di ristrutturazione operativa, in particolare misure volte a i) ridurre i costi della flotta, ii) ridurre i costi di manutenzione, compresi quelli relativi alla cessione degli aeromobili; iii) mantenere l'operatività e garantire ai passeggeri la flessibilità di viaggio; iv) ristrutturare la rete di aeroporti e rotte per includervi i principali *hub* aeroportuali; v) modificare la strategia commerciale per consentire alla società di diventare un vettore *low-cost* leader nell'Europa centrale e orientale; vi) aumentare il contributo dei canali di vendita diretta; vii) trasformare i sistemi informatici; viii) effettuare adeguamenti organizzativi e ridurre i costi del personale; ix) rinnovare la flotta per risparmiare sul costo del carburante e dei certificati di CO₂; x) aprire le attività tecniche e di manutenzione al mercato mediante un trasferimento a un'entità di nuova costituzione; e xi) rinegoziare il debito e prevenire stati di insolvenza.

3.2. Finanziamento del piano di ristrutturazione

- (20) L'importo delle risorse finanziarie necessarie per coprire i costi di ristrutturazione è pari a 194,26 milioni di EUR. La Romania sostiene che i costi sarebbero finanziati in parte con l'aiuto per la ristrutturazione, per un importo di 33,84 milioni di EUR, e in parte con un contributo proprio della Blue Air pari a 160,42 milioni di EUR.

⁽⁷⁾ Decisione relativa all'aiuto per il salvataggio, considerando da 11 a 13, 36 e 102.

⁽⁸⁾ Decisione relativa all'aiuto per il salvataggio, considerando 19, considerando 20, lettera g), e considerando da 45 a 48.

⁽⁹⁾ Il progetto presentato nella notifica è stato adottato come *Ordonanța de Urgență a Guvernului României* n. 139 del 19 agosto 2020, pubblicato nel *Monitorul Oficial* n. 763 del 20 agosto 2020. Nell'articolo 4, comma 2, del progetto di decreto contenuto nella notifica è contenuto l'elenco delle garanzie collaterali costituite in garanzia ipotecaria e nell'articolo 9, comma 2, si stabilisce il principio del trasferimento allo Stato e della proprietà da parte dello stesso in caso di esecuzione della garanzia tramite il ministero dei Trasporti, delle infrastrutture e delle comunicazioni.

- (21) Per quanto riguarda il finanziamento del piano di ristrutturazione, la Romania ha innanzitutto informato la Commissione che è stata mantenuta la garanzia di Stato a copertura del prestito di salvataggio, configurandosi da questo momento in poi come aiuto per la ristrutturazione a favore della Blue Air, fino alla scadenza dei sei anni di tale prestito, consentendone il rimborso entro il 2026. Successivamente il 5 dicembre 2022 la Romania ha informato la Commissione che si era data esecuzione alla garanzia di Stato e che il ministero delle Finanze aveva interamente pagato gli importi relativi al prestito garantito contratto dalla Blue Air. In applicazione delle disposizioni giuridiche relative alla garanzia collaterale della garanzia, lo Stato ha rilevato, tramite l'autorità per l'amministrazione dei beni dello Stato, il 75 % delle azioni della Blue Air ⁽¹⁰⁾, mentre il restante 25 % del suo capitale sociale totale è rimasto ad Airline Invest SA (1,191 %) e a una persona fisica (23,809 %).
- (22) Per quanto riguarda la presunta parte non sovvenzionata del finanziamento, il piano di ristrutturazione prevede in particolare le fonti aggiuntive indicate di seguito:
- a) cancellazione di debiti per obblighi di servizio nei confronti di terzi per un importo di 34,79 milioni di EUR. Tra i terzi figurano: i) passeggeri italiani, ii) creditori rumeni e italiani nell'ambito di accordi di concordato giudiziario e iii) vari creditori dopo le trattative contrattuali;
 - b) gli azionisti della Blue Air diversi dallo Stato rimborserebbero 28,57 milioni di EUR di debito della Blue Air nei confronti di locatori privati di aeromobili, diventando così temporaneamente creditori della Blue Air; gli azionisti convertirebbero tale debito in capitale proprio della Blue Air attraverso tre fasi che avrebbero dovuto essere completate alla fine del 2022, sollevando così la Blue Air dal rimborso del debito;
 - c) una cessione di aeromobili attualmente a garanzia a favore di NAFA e ALC Aero Leasing 3 Designated Activity Company, che dovrebbe tradursi in un contributo proprio di 5,89 milioni di EUR. La Romania indica che la procedura di vendita avrebbe dovuto concludersi nell'ottobre 2023;
 - d) un finanziamento esterno per un importo di 54,47 milioni di EUR, che comprende la costituzione di un'impresa comune per gestire una nuova compagnia aerea per un importo di 14,47 milioni di EUR e un finanziamento di 40 milioni di EUR per coprire il deficit di liquidità nel 2021 e nel 2022 e garantire la sostenibilità delle operazioni durante il periodo di ristrutturazione;
 - e) risorse generate internamente, che comprendono 30,02 milioni di EUR di risultati netti (utili) previsti nel corso dell'esercizio 2022.

3.3. Ripristino della redditività a lungo termine: previsioni finanziarie

- (23) Nel piano di ristrutturazione si indica che il numero di aeromobili dovrebbe aumentare da 19 nel 2020 a 23 nel 2023 per poi rimanere stabile fino al 2025. I posti disponibili per chilometro aumenterebbero da 7,2 milioni nel 2019 e 3,2 milioni nel 2020 a 10,2 milioni nel 2023 e rimarrebbero stabili fino al 2025. La Romania spiega inoltre che le misure di ristrutturazione operativa mirano a garantire che la Blue Air acceleri il processo di ristrutturazione della rete per garantire la continuità operativa mediante un adeguamento rapido e continuo della capacità disponibile alla domanda.
- (24) Nel piano di ristrutturazione si prevede che la Blue Air realizzi utili al lordo di interessi, imposte, deprezzamento e ammortamento («EBITDA») e un margine di EBITDA sui ricavi pari al 16,8 % a partire dal 2022, che dovrebbe aumentare fino alla fine del periodo di ristrutturazione, come indicato nella tabella 1. Inoltre, secondo le stime dei flussi di cassa contenute nel piano, tra il 2022 e il 2025 i flussi di cassa in entrata della Blue Air sarebbero di circa 600 milioni di EUR, mentre i flussi di cassa in uscita di circa 580 milioni di EUR, con un saldo di cassa positivo a partire dal 2022, che raggiungerebbe i 21 milioni di EUR alla fine del periodo di ristrutturazione.

⁽¹⁰⁾ Nella versione attualmente in vigore modificata dalla legge n. 162 del 30 maggio 2022, pubblicata nel *Monitorul Oficial* n. 534 del 31 maggio 2022, l'articolo 9, comma 2, del decreto d'urgenza del governo n. 139 del 19 agosto 2020 si indica l'autorità per l'amministrazione dei beni dello Stato come titolare degli attivi della Blue Air e di altri attivi per conto dello Stato, anziché il precedente ministero dei Trasporti, delle infrastrutture e delle comunicazioni.

Tabella 1

Dati finanziari selezionati dal piano di ristrutturazione (esercizi finanziari 2021-2025, dati in milioni di EUR)

	Periodo di ristrutturazione				
	FY21	FY22	FY23	FY24	FY25
Entrate	112,01	344,02	424,63	443,31	460,75
EBITDA	(58,21)	57,76	98,24	104,86	103,59
EBIT	(58,49)	19,09	39,77	42,86	42,46
Risultato netto	(68,04)	30,02	8,83	12,95	19,93
Saldo dei flussi di cassa	(3,81)	19,45	11,65	12,07	21,28
Margine EBITDA	- 51,9 %	16,8 %	23,1 %	23,6 %	22,5 %

Fonte: piano di ristrutturazione, sezioni 4 e 7, pagg. 16 e 46.

(25) Il piano di ristrutturazione include proiezioni finanziarie in uno scenario di base con i dati finanziari presentati nella tabella 1. Le proiezioni non comprendono informazioni sulla posizione in termini di capitale proprio e sull'importo del capitale investito, né uno scenario pessimistico. Nel piano non è spiegato in che modo la Blue Air porrebbe rimedio ai problemi di solvibilità evidenziati dalla posizione fortemente negativa in termini di capitale proprio di cui al considerando 15. Inoltre, i risultati netti cumulati tra il 2021 e il 2025 indicati nella tabella 1 suggeriscono che la posizione in termini di capitale proprio non migliorerebbe in modo sostanziale né diventerebbe positiva durante il periodo di ristrutturazione, anche se fosse conferito nuovo capitale come previsto (cfr. considerando 22).

(26) Al momento della comunicazione del piano di ristrutturazione la Romania era fiduciosa che la Blue Air avrebbe generato risorse sufficienti per rimborsare integralmente il prestito sovvenzionato durante il periodo di ristrutturazione. Tuttavia al contempo la Romania ha anche sottolineato che la sopravvivenza del beneficiario era ancora a rischio a causa delle notevoli perdite subite a partire dal 2020 e della limitata liquidità.

3.4. Misure volte a limitare le distorsioni della concorrenza

(27) La Romania ha proposto misure strutturali e riduzioni dei rami di attività, nonché misure comportamentali volte a limitare le distorsioni della concorrenza causate dall'aiuto per la ristrutturazione.

3.4.1. Misure strutturali – cessione e riduzione dei rami di attività

(28) La cessione e la riduzione dei rami di attività che la Blue Air deve intraprendere sono le seguenti:

- riduzione delle rotte e delle basi operative non redditizie, compresa la chiusura di nove rotte entro ottobre 2021 e la chiusura delle basi di Larnaca (Cipro) e Iași (Romania) a partire dall'aprile 2020;
- restituzione anticipata di quattro aeromobili;
- esternalizzazione della attività di amministrazione, salute, sicurezza del lavoro, nonché delle attività relative ai benefici e ai compensi;
- inoltre, come misura più importante per limitare le distorsioni della concorrenza, secondo la Romania, la controllata per la manutenzione degli aeromobili Blue Air Technic S.R.L. estenderebbe la fornitura dei servizi di manutenzione a società diverse dalla Blue Air.

3.4.2. Misure comportamentali

- (29) Secondo le osservazioni presentate delle autorità rumene, nella base giuridica della garanzia di Stato e del relativo contratto di prestito sono state stabilite misure comportamentali atte a garantire che l'aiuto sia destinato unicamente a finanziare il ripristino della redditività a lungo termine, in modo che il prestito non sia utilizzato per:
- a) espansioni commerciali aggressive o assunzione di rischi eccessivi;
 - b) acquisizione di concorrenti o di altri operatori, comprese le operazioni a monte o a valle;
 - c) sovvenzioni incrociate di altre attività economiche di imprese integrate che si trovavano in difficoltà nel dicembre 2019;
 - d) aumentare la remunerazione dei dirigenti del beneficiario al di sopra del livello esistente nel dicembre 2019, fino al rimborso del prestito e della garanzia di Stato.

3.5. Ruolo della Blue Air in Romania e scenario controfattuale dell'aiuto

- (30) Secondo le autorità rumene, dato il cattivo stato della rete stradale e ferroviaria in Romania, la Blue Air è fondamentale per garantire la connettività interregionale sulla sua rete di rotte. La Romania ha spiegato che la crescita della Blue Air negli ultimi 15 anni di attività, considerando anche l'attività della società che l'ha preceduta, ha seguito il modello migratorio rumeno. La Blue Air offriva i suoi servizi a prezzi accessibili per i lavoratori rumeni residenti all'estero. La società ha continuato a sviluppare rotte nazionali, insieme al vettore storico rumeno Tarom, ma a prezzi più competitivi, per compensare le lacune della connettività terrestre, garantendo la connettività ad oltre 700 000 cittadini all'anno. Alcune di queste rotte a corto raggio sono state servite in modo inadeguato dai vettori internazionali.
- (31) La Romania ha affermato che anche la Blue Air ha svolto un ruolo importante per l'economia locale, creando fatturato per i piccoli aeroporti regionali e contribuendo al bilancio dello Stato attraverso le imposte e le prestazioni sociali. La Romania ha dichiarato che il beneficiario disponeva di personale per la formazione altamente qualificato e offre corsi di formazione professionale ad alto valore aggiunto, ad esempio la formazione «ab initio» per i piloti e la formazione continua per i piloti, il personale di cabina e il personale tecnico. Secondo la Romania, tale aspetto era importante per l'economia rumena.
- (32) Nelle sue osservazioni iniziali la Romania ha sostenuto che l'uscita della Blue Air dal mercato comporterebbe un fallimento del mercato e difficoltà di ordine sociale ai sensi del punto 44 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione. L'uscita dal mercato della Blue Air nuocerebbe all'economia e alla connettività rumena a causa del suo ruolo importante nel trasportare i lavoratori migranti e i piccoli imprenditori da e verso la Romania e all'interno del paese. La Romania ha affermato che sarebbe difficile per i concorrenti intervenire per servire le destinazioni e coprire gli slot della rete unica della Blue Air e replicarli nel breve e medio termine.
- (33) Il 29 settembre 2022, a seguito della richiesta della Commissione, la Romania ha comunicato che la Blue Air aveva inizialmente sospeso tutti i voli dal 6 settembre 2022 al 10 ottobre 2022 a causa della mancanza di finanziamenti per lo svolgimento delle normali operazioni, compresi i costi del carburante. Nel breve termine Wizz Air, Ryanair o Tarom hanno rimpatriato decine di migliaia di passeggeri rimasti a terra della Blue Air od offerto loro un posto su un volo.
- (34) Il 5 dicembre 2022 la Romania ha spiegato che la Blue Air aveva informato il ministero dei Trasporti e delle infrastrutture che non avrebbe ripreso i voli prima di marzo 2023 e che stava discutendo con potenziali investitori che avrebbero potuto fornire finanziamenti per riprendere le operazioni di trasporto aereo. In tale momento, secondo la Romania, solo uno dei sei aerei Boeing 737 della flotta della Blue Air era adatto alla navigazione aerea.
- (35) Il 18 novembre 2022 le autorità rumene hanno deciso di sospendere la licenza di esercizio della Blue Air dal 21 novembre 2022 al 31 marzo 2023. La Romania ha informato la Commissione che tale sospensione può essere riesaminata se la Blue Air presenta un piano di ripresa finanziaria in cui si dimostri di aver individuato le risorse finanziarie adeguate e necessarie per finanziare le operazioni di trasporto aereo in un volume tale da consentirle di adempiere ai propri obblighi.

3.6. Descrizione dei motivi che hanno indotto all'avvio del procedimento

- (36) Nella decisione di avvio del procedimento la Commissione ha ritenuto in via preliminare che i) il mantenimento della garanzia di Stato oltre i sei mesi (considerando 1 e 21), nonché ii) l'escussione della garanzia collaterale a copertura della garanzia di Stato e il trasferimento allo Stato del 75 % delle azioni detenute dagli ex azionisti della Blue Air dopo l'esecuzione della garanzia e il pagamento degli importi del prestito in essere, come descritto ai considerando 8 e 20, potessero comportare aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. La Commissione ha concluso in via preliminare che si era già data esecuzione all'aiuto e ha valutato se tale aiuto fosse compatibile con il mercato interno.
- (37) La Commissione non era certa che l'aiuto per la ristrutturazione fosse conforme alle principali condizioni di cui agli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione. In particolare, la Commissione nutriv dubbi i) sul fatto che l'uscita definitiva della Blue Air dal mercato avrebbe comportato difficoltà di ordine sociale o un fallimento del mercato in termini di connettività aerea in Romania, ii) sulla presenza di un sufficiente contributo proprio reale e concreto privo di elementi di aiuto da parte del beneficiario, iii) sul ripristino della sua redditività a lungo termine e iv) sull'assenza di misure compensative significative.

4. OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI

- (38) Ryanair Designated Activity Company («Ryanair») ha presentato osservazioni il 29 giugno 2023. Ryanair concorda con la conclusione intermedia della Commissione relativa all'incompatibilità dell'aiuto per la ristrutturazione e chiede che la Romania non sia autorizzata ad aumentare tale aiuto nel vano tentativo di rilanciare la Blue Air che ha cessato l'attività più di dieci mesi prima. Ryanair ritiene che la cessazione delle operazioni di trasporto della Blue Air sia ormai effettiva, che nessun passeggero sia rimasto a terra e che non vi sia alcun impatto sulla connettività aerea in Romania dopo che i concorrenti sono intervenuti a servire la maggior parte delle rotte nazionali o internazionali precedentemente coperte dalla Blue Air.
- (39) Ryanair ritiene anche che l'aiuto per la ristrutturazione sia sproporzionato, in quanto il contributo proprio e la condivisione degli oneri mancanti sono insufficienti e non sono inoltre idonei a sostenere la redditività della Blue Air sulla base di un piano di ristrutturazione ormai obsoleto, in particolare dopo la perdita degli slot negli aeroporti coordinati nel mercato interno e di quasi tutto il personale. L'incapacità della Blue Air di ottenere un nuovo certificato di operatore aereo basato sulla sua organizzazione della sicurezza delle operazioni di trasporto comprometterebbe in misura fatale la sua redditività. Il piano sarebbe inoltre in contrasto con gli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, in quanto prevedeva la cessazione delle sole rotte non redditizie e l'ampliamento della capacità della Blue Air.

5. OSSERVAZIONI DELLA ROMANIA

- (40) Le autorità rumene non hanno risposto alle osservazioni dell'interessato né ai dubbi sollevati dalla Commissione in merito alla compatibilità con il mercato interno. Le loro osservazioni includono chiarimenti concreti sull'insolvenza della Blue Air e le misure adottate in tale contesto.
- (41) Le autorità rumene (ministero delle Finanze) spiegano che, a seguito della notifica dell'avvio della procedura di insolvenza da parte del *Tribunalul București – Secția a VII-a Civilă*, nella causa n. 8307/3/2023 nei confronti della Blue Air, pubblicata nel bollettino delle procedure concorsuali n. 5743/31.03.2023, l'amministrazione tributaria nazionale ha presentato, entro il termine stabilito dal giudice, una domanda di iscrizione alla massa fallimentare di un importo totale di 411 707 165 RON (82,81 milioni di EUR) di crediti assistiti da garanzie e crediti di bilancio.
- (42) Dopo il rigetto di alcuni importi (imposta sul valore aggiunto), la tabella preliminare dei crediti e dei debitori della Blue Air è stata pubblicata nel bollettino delle procedure concorsuali n. 11066. Secondo la tabella preliminare, la direzione generale per i grandi contribuenti è stata inclusa, con l'importo da esigere di 84 964 821 RON (17,1 milioni di EUR), nell'ordine di preferenza di cui all'articolo 159, commi da 1 a 3, della legge n. 85/2014, così come è stato incluso il ministero delle Finanze, con il credito di 342 365 589 RON (68,86 milioni di EUR), nell'ordine di preferenza di cui all'articolo 159, comma 1, punto 3, dello stesso atto legislativo. L'importo dell'aiuto di Stato concesso alla società è stato inoltre iscritto come credito valido a condizione che fosse determinato il valore di mercato dei beni (garanzie) incamerati per il recupero dell'aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 9, comma 2, del decreto d'urgenza del governo n. 139/2020.

- (43) Le autorità rumene (autorità per l'amministrazione dei beni dello Stato) spiegano e ricordano inoltre che, secondo la base giuridica modificata della garanzia di Stato, in caso di escussione di quest'ultima le relative garanzie collaterali, comprese le azioni della Blue Air detenute dagli ex azionisti, dovevano essere interamente trasferite allo Stato tramite l'autorità per l'amministrazione dei beni dello Stato e lo Stato doveva diventare azionista.
- (44) Di conseguenza, l'8 dicembre 2022, così come deciso dalle assemblee generali degli azionisti di Blue Air Aviation SA, Airline Invest SA e Blue Air Technic S.R.L., lo Stato rumeno, tramite l'autorità per l'amministrazione dei beni dello Stato, è diventato azionista di maggioranza della Blue Air al 75 % mediante il trasferimento volontario delle azioni garantite dai loro proprietari all'autorità per l'amministrazione dei beni dello Stato, che non aveva altra possibilità se non quella di rilevare le azioni. In tale momento, gli azionisti della Blue Air hanno adottato volontariamente tutte le misure necessarie per registrare queste decisioni anche nel registro delle imprese, operazione che è stata completata il 12 dicembre 2022.
- (45) Le autorità rumene hanno inoltre comunicato che, dalla data di avvio della procedura di insolvenza, il 31 marzo 2023, la Blue Air non ha effettuato un'attività commerciale conforme al suo oggetto sociale e che, data la cessazione della sua attività principale, sono stati avviati licenziamenti collettivi di personale e procedure di accesso al fondo di garanzia dei salari.
- (46) In tale contesto, le autorità rumene ritengono che il trasferimento delle azioni non abbia conferito alcun vantaggio diretto o indiretto alla Blue Air e che quest'ultima non abbia ottenuto alcun vantaggio economico dagli importi del prestito dovuto, tenendo conto della quasi totale mancanza di fondi detenuti nei conti nel dicembre 2022 e dello stato di cessazione dei pagamenti a partire dal settembre 2022. Di conseguenza, le autorità rumene sostengono che tale trasferimento delle azioni della Blue Air non conteneva alcuna somma di denaro disponibile che avrebbe potuto conferire un vantaggio economico alla Blue Air per il mancato rimborso del prestito garantito dallo Stato.

6. VALUTAZIONE DELL'AUTO

6.1. Esistenza di un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE

- (47) Nell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, si stabilisce che «[s]alvo deroghe contemplate dai trattati, sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».
- (48) La qualifica di una misura come aiuto ai sensi di tale disposizione richiede pertanto che siano soddisfatte le seguenti condizioni cumulative: i) la misura deve essere imputabile allo Stato e finanziata mediante risorse statali; ii) deve conferire un vantaggio al suo beneficiario; iii) tale vantaggio deve essere selettivo; e iv) la misura deve falsare o minacciare di falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri.

6.1.1. Proroga della garanzia di Stato oltre i sei mesi: vantaggio economico

- (49) Nella decisione relativa all'aiuto per il salvataggio, la Commissione ha concluso che la garanzia di Stato concessa a un'impresa in difficoltà ai sensi degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione costituiva un aiuto di Stato a favore della Blue Air ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE ⁽¹⁾. Per le ragioni ivi esposte, corroborate dal fatto che la situazione finanziaria e operativa della Blue Air è peggiorata rispetto all'agosto 2020, data in cui è stato approvato l'aiuto per il salvataggio, la Commissione ritiene che la garanzia di Stato, per la parte del prestito concessa a titolo di aiuto per il salvataggio, anche nella misura in cui è stata prorogata oltre il periodo di sei mesi indicato nella suddetta decisione relativa all'aiuto per il salvataggio, costituisca un aiuto di Stato per l'intero importo del prestito garantito.

⁽¹⁾ Decisione relativa all'aiuto per il salvataggio, considerando da 69 a 75.

- (50) A titolo illustrativo, risulta che la Blue Air non potesse più far fronte ai suoi normali costi di esercizio e che, in assenza di finanziamenti sul mercato, abbia dovuto cessare l'attività nel settembre e nell'ottobre 2022 (considerando \ * MERGEFORMAT 32 e \ * MERGEFORMAT 33). Ne consegue che la Blue Air non sarebbe stata in grado di ottenere, a condizioni di mercato, la liquidità necessaria di 163,8 milioni di RON (33,84 milioni di EUR) fornita dalla garanzia di Stato, né al momento in cui tale garanzia è stata inizialmente concessa, né in seguito, quando è stata prorogata dopo la scadenza del termine relativo all'aiuto per il salvataggio.
- (51) La constatazione di un vantaggio economico non è contraddetta dall'esame dell'eventuale conformità al mercato del comportamento delle autorità rumene. L'esposizione dello Stato rumeno a favore della Blue Air deriva da una garanzia che la Romania ha fornito per motivi di ordine pubblico connessi, tra l'altro, al mantenimento della connettività del trasporto aereo nel contesto delle misure di sanità pubblica adottate per contenere la diffusione della pandemia di COVID-19 ⁽¹²⁾. In altri termini, un operatore di mercato nella stessa posizione dello Stato rumeno non avrebbe concesso o prorogato la garanzia in questione. Il comportamento dello Stato dopo la concessione della garanzia è solo la conseguenza dell'aiuto di Stato che aveva precedentemente concesso in qualità di potere pubblico e pertanto non è stato determinato da elementi che, in condizioni normali di mercato, un operatore privato avrebbe preso in considerazione nei suoi calcoli economici ⁽¹³⁾.

6.1.2. *Escussione della garanzia collaterale a copertura della garanzia di Stato e trasferimento della proprietà delle azioni della Blue Air allo Stato: vantaggio economico*

- (52) Per quanto riguarda la seconda misura esaminata nella decisione di avvio del procedimento, e contrariamente al parere preliminare ivi espresso, la Commissione ritiene che l'escussione della garanzia collaterale a copertura della garanzia di Stato e il trasferimento del 75 % delle azioni della Blue Air allo Stato dopo che quest'ultimo è stato costretto a rimborsare il prestito della Blue Air in virtù della garanzia non costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE distinto dall'aiuto già incluso in tale garanzia di Stato.
- (53) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha ritenuto che la sostituzione della proprietà delle azioni da privata a pubblica non conferisca di per sé alla Blue Air un vantaggio economico diretto a causa del semplice cambiamento di proprietà. Tuttavia, la Commissione ha constatato in via preliminare che la sostituzione di un titolo di credito che consente allo Stato di essere rimborsato degli importi del prestito dovuti a EximBank SA con un titolo di proprietà azionaria, che non richiede più il rimborso da parte della Blue Air, rende disponibili i fondi in contanti che la Blue Air doveva precedentemente garantire dalle sue operazioni. Inoltre, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che l'acquisizione della garanzia collaterale abbia avuto luogo con riferimento ai valori di mercato della stessa. Le informazioni fornite dalle autorità rumene nel corso del procedimento di indagine formale indicano che il cambiamento del titolo di proprietà non è stato accompagnato da alcun esborso di fondi, in particolare a favore della Blue Air (considerando 43 e 44). Inoltre, la detenzione di azioni da parte dello Stato non riduce in alcun modo il suo diritto, in qualità di creditore degli importi della garanzia escussa, di richiedere il rimborso delle somme dovute dalla Blue Air (considerando 42). Ne consegue che la sostituzione del titolo di credito dello Stato con uno strumento rappresentativo di capitale, mediante un trasferimento del 75 % delle azioni della Blue Air allo Stato, non costituisce per la Blue Air un vantaggio economico distinto da quello ottenuto attraverso la garanzia di Stato per l'importo delle quote di prestito relative all'aiuto per il salvataggio.

6.1.3. *Garanzia di Stato: risorse statali, selettività ed effetto sugli scambi e sulla concorrenza*

- (54) La garanzia di Stato, che è stata prorogata oltre la scadenza del termine relativo all'aiuto per il salvataggio, impegna le risorse dello Stato rumeno mediante decisioni adottate dallo Stato e favorisce solo la Blue Air. Per quanto riguarda il criterio di selettività, come rilevato dalla Corte, quando si tratta di un aiuto individuale, l'individuazione del vantaggio economico consente, in linea di principio, di presumere la selettività di una misura ⁽¹⁴⁾. Ciò è così indipendentemente dal fatto che vi siano operatori sui mercati pertinenti che si trovano in

⁽¹²⁾ Decisione relativa all'aiuto per il salvataggio, considerando da 85 a 97 e da 50 a 63.

⁽¹³⁾ Cfr. la sentenza della Corte di giustizia del 6 marzo 2018, *Commissione/FIH Holding e FIH Erhvervsbank*, C-579/16 P, ECLI:EU:C:2018:159, punto 58.

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

una situazione analoga. In ogni caso, sebbene Tarom abbia beneficiato di una garanzia di Stato analoga in virtù dello stesso decreto d'urgenza della Blue Air, la garanzia di Stato in esame non rientra in una misura generale a disposizione di tutte le imprese attive nel settore del trasporto aereo in Romania; la misura, quindi, è selettiva.

- (55) La misura di aiuto, che ha consentito alla Blue Air di rimanere sul mercato, era quindi tale da migliorare la sua posizione concorrenziale nel mercato interno, in cui la Blue Air forniva servizi di trasporto aereo in diversi Stati membri in concorrenza, tra l'altro, con Ryanair e Wizz Air (considerando 14). Pertanto, si ritiene che tale misura sia tale da falsare o minacciare di falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri.

6.1.4. Conclusioni circa la presenza di aiuto

- (56) Alla luce della valutazione delle condizioni cumulative necessarie per accertare la presenza di un aiuto di Stato, la Commissione conclude che il trasferimento del 75 % delle azioni della Blue Air allo Stato non costituisce un aiuto di Stato. Tuttavia la garanzia di Stato, essendo stata concessa e prorogata oltre il termine relativo all'aiuto per il salvataggio, costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. La Commissione ne valuterà pertanto la legittimità e la compatibilità con il mercato interno.

6.2. Legittimità dell'aiuto

- (57) Ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, alla Commissione sono comunicati, in tempo utile perché presenti le sue osservazioni, i progetti diretti a istituire o modificare aiuti. Se ritiene che un progetto non sia compatibile con il mercato interno a norma dell'articolo 107, la Commissione inizia senza indugio la procedura prevista dal paragrafo 2 di tale articolo e lo Stato membro interessato non può dare esecuzione alle misure progettate prima che tale procedura abbia condotto a una decisione finale.
- (58) Inoltre a norma dell'articolo 1, lettera c), del regolamento (UE) 2015/1589 (regolamento di procedura)⁽¹⁵⁾, le modifiche degli aiuti esistenti si configurano quali «nuovi aiuti» soggetti a notifica a norma dell'articolo 2, paragrafo 1, di tale regolamento. Nell'articolo 3 di tale regolamento si dispone che agli aiuti soggetti a notifica non può essere data esecuzione prima che la Commissione abbia adottato, o si ritenga che abbia adottato una decisione di autorizzazione dell'aiuto.
- (59) La decisione relativa all'aiuto per il salvataggio ha autorizzato un aiuto a favore della Blue Air sotto forma di garanzia di Stato, al fine di garantire il rimborso del prestito di salvataggio ricevuto. Tale misura indicata nel progetto di base giuridica notificato alla Commissione era subordinata alla comunicazione di un piano di ristrutturazione entro sei mesi, che doveva essere approvato dalla Commissione. Le autorità rumene hanno comunicato alla Commissione un piano di ristrutturazione iniziale entro sei mesi dal primo prelievo del prestito garantito (considerando 2). La proroga della durata della garanzia, approvata per la prima volta per sei mesi come aiuto per il salvataggio, ha potuto pertanto essere autorizzata temporaneamente in linea con il punto 55, lettera d), degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.
- (60) Tuttavia ad oggi e nonostante le ripetute richieste la Romania non ha presentato un piano di ristrutturazione realistico, coerente e di ampia portata che la Commissione possa approvare in linea con il punto 45 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione. La garanzia di Stato, così come è stata concessa e prorogata oltre il termine relativo all'aiuto per il salvataggio, costituisce pertanto un aiuto illegale.

6.3. Compatibilità dell'aiuto e base giuridica della valutazione

- (61) La Commissione deve valutare se l'aiuto per la ristrutturazione possa essere considerato compatibile con il mercato interno. Spetta allo Stato membro invocare eventuali motivi di compatibilità e dimostrare che le condizioni per la compatibilità sono soddisfatte.

⁽¹⁵⁾ Regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio, del 13 luglio 2015, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 248 del 24.9.2015, pag. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj>).

- (62) Nell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE si stabilisce che gli aiuti di Stato possono essere autorizzati qualora vengano concessi per agevolare lo sviluppo di talune attività economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse. Negli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione si definiscono norme e condizioni per la valutazione della compatibilità dell'aiuto per la ristrutturazione alle imprese in difficoltà a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.
- (63) La valutazione della compatibilità dell'aiuto per la ristrutturazione con il mercato interno deve comprendere l'esame del rispetto delle condizioni previste dagli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione. Al momento della presentazione del piano di ristrutturazione, la Romania ha sostenuto che, nel caso di specie, tali condizioni erano soddisfatte. Tuttavia la Romania non ha invocato o ribadito tali motivi di compatibilità in risposta alla decisione di avvio del procedimento. La Commissione valuterà comunque la compatibilità alla luce dei dubbi sollevati in detta decisione.

6.3.1. Contributo allo sviluppo di un'attività o di una regione economica

- (64) In determinate situazioni, la ristrutturazione di un'impresa in difficoltà può contribuire allo sviluppo di attività o regioni economiche, anche al di là delle attività svolte dal beneficiario. Ciò avviene quando, in assenza di tali aiuti, il dissesto del beneficiario provocherebbe situazioni di fallimento del mercato o di difficoltà di ordine sociale, ostacolando lo sviluppo delle attività e/o delle regioni economiche interessate da tali situazioni. Nel punto 44 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione è indicato un elenco non esaustivo di tali situazioni. Consentendo al beneficiario di proseguire le sue attività, l'aiuto evita tale fallimento del mercato o difficoltà di ordine sociale e contribuisce pertanto allo sviluppo delle attività o delle regioni che sarebbero state colpite dall'uscita dal mercato del beneficiario. In caso di aiuti per la ristrutturazione, ciò vale tuttavia solo se l'aiuto consente effettivamente al beneficiario di competere sul mercato in base ai propri meriti, il che può essere garantito solo qualora tale aiuto sia accompagnato da un piano di ristrutturazione che ripristini la redditività a lungo termine del beneficiario.

6.3.1.1. Ripristino della redditività a lungo termine

- (65) Conformemente al punto 45 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, in caso di aiuti per la ristrutturazione, la Commissione esige che lo Stato membro interessato presenti un piano di ristrutturazione realistico, coerente e di ampia portata che ripristini la redditività a lungo termine del beneficiario. Il piano di ristrutturazione deve permettere di ripristinare la redditività a lungo termine del beneficiario entro un lasso di tempo ragionevole e sulla base di ipotesi realistiche circa le condizioni operative future che dovrebbero escludere ogni nuovo aiuto di Stato non contemplato dal piano di ristrutturazione. Ai sensi del punto 52 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, la redditività a lungo termine è raggiunta quando un'impresa è in grado di fornire un adeguato rendimento del capitale investito dopo avere coperto la totalità dei suoi costi, compresi l'ammortamento e gli oneri finanziari.
- (66) Innanzitutto, la Romania ha dichiarato che, se il traffico aereo europeo fosse stato ripristinato, i risultati e la situazione finanziaria della Blue Air sarebbero migliorati entro l'estate 2022. Inoltre, le proiezioni dei flussi di cassa della Blue Air si basano su ipotesi ottimistiche di domanda, entrate e/o costi. Da quanto riportato nella tabella 1 emerge che la Romania prevedeva flussi di cassa netti positivi derivanti dalle operazioni della Blue Air superiori a 10 milioni di EUR per il 2023 e superiori a 19 milioni di EUR per il 2022. Tuttavia, secondo gli sviluppi dell'autunno 2022, la Blue Air non è stata in grado di pagare i costi diretti necessari per l'esercizio dei voli (ad esempio le quote di CO₂ e i costi del carburante) e di rimborsare le quote dovute del prestito di salvataggio (cfr. considerando 20 e 32).
- (67) In secondo luogo, come indicato al considerando 25 e nella tabella 1, la Romania non ha fornito una serie di indicatori economici chiave relativi al periodo della ristrutturazione e i dati richiesti dalla Commissione sulla redditività della Blue Air per la durata del piano di ristrutturazione. Il mero profitto ipotetico indicato nel piano comunicato alla Commissione non costituisce in alcun modo un'indicazione sufficiente della redditività a lungo termine. Il piano di ristrutturazione non contiene proiezioni specifiche sulla posizione in termini di capitale proprio o sul capitale investito o sull'effetto leva che consentano di trarre conclusioni sulla solvibilità e sull'eventualità che la posizione della Blue Air in termini di capitale proprio divenga positiva e solida. La mancanza di informazioni sul rendimento del capitale proprio e sul rendimento del capitale investito rispetto, ad esempio, al costo del capitale e a compagnie aeree comparabili rende impossibile valutare se la Blue Air sarà redditizia alla fine del periodo di ristrutturazione.

- (68) In terzo luogo, la Romania non ha presentato alcuna analisi di sensibilità che illustri come le proiezioni dello scenario di base evolverebbero in uno scenario più pessimistico. Tale scenario dovrebbe mostrare e dimostrare in che modo gli indicatori finanziari varierebbero, pur generando utili sufficienti a coprire i costi operativi e garantire la posizione della Blue Air sul mercato, senza ulteriori aiuti di Stato alla fine del periodo (cfr. considerando 25).
- (69) I seri dubbi che la Commissione nutiva sul fatto che il piano di ristrutturazione fosse conforme ai criteri stabiliti negli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione e che avrebbe portato al ripristino della redditività della Blue Air non sono stati dissipati e sono stati ulteriormente confermati dall'incapacità della Blue Air di rimanere operativa. Il piano di ristrutturazione non è stato aggiornato a seguito della cessazione delle attività o dell'adozione della decisione di avvio del procedimento.

6.3.1.2. Sviluppo di talune attività o regioni economiche

- (70) Come indicato al considerando 30, la Blue Air forniva in particolare servizi di trasporto aereo a basso costo ai cittadini rumeni residenti all'estero. La compagnia ha collegato le regioni rumene all'interno del paese e con altre destinazioni europee, contribuendo in tal modo a garantire la connettività in un paese in cui la rete stradale e ferroviaria, scarsamente sviluppata, non costituisce una valida alternativa al trasporto aereo.
- (71) Se la Blue Air dovesse cessare definitivamente l'attività, la Romania ha sostenuto che potrebbe sussistere il rischio che nessun concorrente intervenga per offrire voli su alcune rotte su cui la Blue Air era l'unico operatore o che i prezzi aumentino sulle rotte operate con un solo altro concorrente. Tale situazione potrebbe portare a una diminuzione dell'attività in questo segmento del settore del trasporto aereo. La Romania ha inoltre indicato altri e più ampi vantaggi per l'economia rumena che Blue Air renderebbe possibili (considerando da 30 a 31).
- (72) Tuttavia, la Blue Air si trova attualmente in gravi difficoltà finanziarie, che hanno portato alla sospensione della sua licenza di esercizio e al fermo della sua flotta a partire dal novembre 2022. Di conseguenza, altre compagnie aeree hanno sostituito, almeno in parte, i presunti servizi non replicabili forniti dalla Blue Air (considerando 32 e 38), senza che questa parziale sostituzione sia stata confutata dalla Romania.
- (73) Ai sensi dei punti 23 e 43 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, un'impresa in difficoltà può essere considerata idonea a contribuire allo sviluppo di un'attività o di una regione economica solo se attua un piano di ristrutturazione di ampia portata in grado di garantirne la redditività a lungo termine (punti 27, 45 e 52 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione). La Commissione nutiva seri dubbi sul fatto che il piano di ristrutturazione comunicato dalla Romania fosse idoneo a ripristinare la redditività a lungo termine della Blue Air (considerando da 66 a 69), in modo che i servizi di trasporto aereo da essa forniti potessero continuare a essere erogati durante il periodo di ristrutturazione e successivamente su base duratura. Tali dubbi non sono stati sciolti.
- (74) Dal momento che la redditività a lungo termine della Blue Air non è ad oggi garantita, la Commissione conclude che il piano di ristrutturazione non dimostra che il beneficiario sarebbe in grado di competere sul mercato in base ai propri meriti alla fine del periodo di ristrutturazione e quindi che la sua uscita dal mercato sarebbe compensata da tale ristrutturazione, contribuendo allo sviluppo di un'attività economica.
- (75) Inoltre, dal momento che la Blue Air ha temporaneamente cessato le attività di trasporto aereo e i servizi da essa forniti sono stati almeno in parte rilevati o riprodotti da altre compagnie aeree su rotte precedentemente servite dalla Blue Air, la Commissione conclude che la Romania non ha dimostrato che l'uscita definitiva della Blue Air dal mercato, alla luce del fatto che il suo servizio è già stato riprodotto, creerebbe difficoltà di ordine sociale o un fallimento del mercato, in particolare in termini di connettività aerea della Romania.

6.3.2. *La misura di aiuto non deve alterare indebitamente le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse*

6.3.2.1. Proporzionalità e contributo proprio

- (76) Conformemente al punto 62 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, al fine di garantire la proporzionalità dell'aiuto per la ristrutturazione, un contributo significativo ai costi di ristrutturazione deve provenire dalle risorse proprie del beneficiario dell'aiuto, dei suoi azionisti o creditori o del gruppo di cui fa parte, o da nuovi investitori. Tale contributo proprio dovrebbe di norma essere comparabile agli aiuti concessi in termini di effetti sulla posizione di solvibilità o di liquidità del beneficiario.
- (77) Se, da un lato, il piano di ristrutturazione si basa su un finanziamento sul mercato per oltre il 50 % dei costi di ristrutturazione della Blue Air (considerando 20), il che sembra essere in linea con il punto 64 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, dall'altro, tale contributo deve, in conformità del punto 63 di tali orientamenti, essere reale, ossia concreto, ed escludere i futuri profitti attesi, quali il flusso di cassa.
- (78) Come indicato al considerando 22, lettere a) e b), gli organi giurisdizionali competenti hanno approvato una richiesta di ristrutturazione del debito relativa ai crediti dei creditori rumeni e italiani per un importo di 63,36 milioni di EUR sotto forma di cancellazione del debito e conversione del debito in capitale proprio. Tuttavia, la Romania non ha fornito la prova di impegni definitivi e vincolanti da parte dei creditori a condizioni prive di elementi di aiuto o di mercato e pertanto la Commissione non dispone di elementi per concludere che questo particolare finanziamento costituisca un contributo proprio reale e concreto.
- (79) La Romania ha inoltre proposto la vendita di aeromobili come altra fonte di contributo proprio [cfr. considerando 21, lettera b)]. La Romania ha tuttavia riconosciuto che la cessione di tali attivi doveva essere completata nell'ottobre 2023. La Romania ha stimato che le entrate ipotetiche derivanti dalla vendita ammonterebbero a 5,89 milioni di EUR. La Commissione non ha ricevuto alcuna prova che tale vendita abbia effettivamente avuto luogo. Ne consegue che i proventi attesi dalle vendite degli aeromobili non sono effettivi o reali. In ogni caso, tali proventi, anche se accettati, ammonterebbero solo a poco più del 3,5 % del contributo proprio totale (cfr. considerando 20).
- (80) Inoltre, secondo le informazioni presentate dalla Romania, era prevista la realizzazione di un progetto con un potenziale investitore che avrebbe fornito un finanziamento esterno fino a 54,47 milioni di EUR [cfr. considerando 21, lettera c)]. Tuttavia, la Romania non ha fornito prove di investitori disposti a sostenere, con tale potenziale contributo di nuovi finanziamenti, il piano di ristrutturazione. Inoltre, non vi è alcuna garanzia che le trattative per attrarre finanziamenti sul mercato si concretizzino, data l'assenza di impegni vincolanti da parte degli investitori identificati e l'uscita degli ex azionisti dalla Blue Air, come indicato al considerando 20.
- (81) Analogamente, la Romania ha incluso 30,02 milioni di EUR nelle risorse generate internamente del 2022 come fonte di contributo proprio [cfr. considerando 21, lettera d)]. Tuttavia la Romania non ha presentato alcuna prova che confermi che tali risultati netti previsti siano stati effettivamente raggiunti e che spieghi il motivo per cui gli utili ipotetici debbano essere considerati una fonte concreta di contributo proprio ai sensi del punto 63 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, che esclude i futuri profitti attesi, quali il flusso di cassa.
- (82) La Commissione conclude pertanto che le fonti di finanziamento individuate dalla Romania (anche se si prevedeva che si sarebbero concretizzate prima della data della presente decisione) sono per lo più ipotetiche e non costituiscono un contributo proprio significativo, reale e concreto ai costi di ristrutturazione. Il finanziamento del piano di ristrutturazione non corrisponde alle condizioni di cui agli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione per quanto riguarda il contributo proprio di importo sufficiente e di carattere concreto che garantisce la proporzionalità dell'aiuto.

6.3.2.2. Misure volte a limitare le distorsioni della concorrenza

- (83) Ai sensi del punto 76 e seguenti degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, per limitare il più possibile gli effetti negativi sulle condizioni degli scambi, in modo che prevalgano gli effetti positivi, nel concedere aiuti per la ristrutturazione devono essere adottate misure volte a limitare le distorsioni della concorrenza. In particolare, le misure che limitano la distorsione della concorrenza dovrebbero di norma assumere la forma di misure strutturali, ossia cessioni nette di attività non in perdita che dovrebbero comunque essere abbandonate per preservare la redditività.

- (84) Nella decisione di avvio del procedimento la Commissione nutriva dubbi sul fatto che le misure proposte, descritte in dettaglio ai considerando 28 e 29, costituissero misure strutturali o valide in materia di concorrenza.
- (85) La Romania non ha fornito alcuna informazione che possa dissipare i dubbi della Commissione. In particolare, la Romania non ha dimostrato che la fornitura a terzi di servizi di riparazione e manutenzione da parte di un'entità o di una controllata della Blue Air, che in precedenza forniva tali servizi internamente solo a società o entità sotto il medesimo controllo della Blue Air, non rappresenti una mera scelta commerciale che ne aumenta le entrate. La Romania non ha dimostrato che tali servizi di riparazione e manutenzione siano a tal punto unici che la loro fornitura sul mercato compensi o attenui la distorsione della concorrenza.
- (86) La Romania non ha inoltre fornito alcuna prova del fatto che le rotte di cui è stata proposta la chiusura fossero redditizie o che la chiusura delle basi aeroportuali non fosse comunque necessaria per risparmiare sui costi e in grado di liberare una risorsa importante o rara, capace di attrarre concorrenti interessati. Inoltre, il piano della Romania non prevede alcuna cessione di attività o attivi redditizi della Blue Air, come le attività a sé stanti, e/o la concessione di *slot* negli aeroporti congestionati.
- (87) Infine, il piano di ristrutturazione comunicato alla Commissione prevede un aumento della flotta aerea della Blue Air e della presenza sul mercato, misurato in posti disponibili per chilometro, rispetto al periodo immediatamente precedente l'elaborazione e l'inizio dell'attuazione del piano di ristrutturazione (considerando 23). Per contro, i punti 78 e 79 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione fanno riferimento a misure che riducono le capacità e/o la presenza sul mercato del beneficiario, in particolare nei mercati in cui vi è un significativo eccesso di capacità.

6.3.3. Confronto tra gli effetti positivi e negativi dell'aiuto sul mercato interno

- (88) Una misura di aiuto di Stato accuratamente strutturata dovrebbe garantire che il risultato complessivo degli effetti eviti di alterare le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse e sia positivo. Negli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione sono stabiliti i criteri in base ai quali la Commissione valuta la compatibilità con il mercato interno dell'aiuto per la ristrutturazione di un'impresa in difficoltà, assicurandosi che lo sviluppo dell'attività economica in questione non alteri le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.
- (89) Alla luce delle risultanze della valutazione di cui sopra (nella presente sezione 6), la Commissione conclude che, da un lato, non è stato dimostrato che l'aiuto per la ristrutturazione, in particolare dopo la cessazione delle attività di trasporto aereo della Blue Air, contribuirebbe allo sviluppo dell'attività economica o della connettività aerea della Romania. D'altro canto, l'aiuto per la ristrutturazione non soddisfa le principali condizioni di cui agli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, che mirano a garantire che la distorsione della concorrenza generata dall'aiuto sia debitamente limitata. Si deve pertanto concludere che l'aiuto per la ristrutturazione altera le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse e che non è quindi compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

7. RECUPERO

- (90) In conformità con il TFUE e la giurisprudenza costante degli organi giurisdizionali dell'Unione europea, la Commissione è competente a decidere che lo Stato membro interessato deve modificare o sopprimere gli aiuti qualora essa constata che tali aiuti sono incompatibili con il mercato interno⁽¹⁶⁾. La Corte di giustizia dell'Unione europea ha altresì stabilito in più occasioni che l'obbligo degli Stati membri di sopprimere gli aiuti che la Commissione ha dichiarato incompatibili con il mercato interno mira al ripristino della situazione preesistente⁽¹⁷⁾.
- (91) In tale contesto, gli organi giurisdizionali della Corte di giustizia hanno precisato che tale obiettivo è raggiunto quando il destinatario ha rimborsato gli importi concessi a titolo di aiuti illegali, perdendo quindi il vantaggio di cui aveva fruito rispetto ai suoi concorrenti sul mercato interno e la situazione antecedente al pagamento dell'aiuto risulta ripristinata⁽¹⁸⁾.

⁽¹⁶⁾ Sentenza del 12 luglio 1973, *Commissione/Germania*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, punto 13.

⁽¹⁷⁾ Sentenza del 21 marzo 1990, *Belgio/Commissione*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punto 66.

⁽¹⁸⁾ Sentenza del 17 giugno 1999, *Belgio/Commissione*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punti 64 e 65.

- (92) In linea con la giurisprudenza, nell'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento di procedura si statuisce che «[n]el caso di decisioni negative relative a casi di aiuti illegali la Commissione adotta una decisione con la quale impone allo Stato membro interessato di adottare tutte le misure necessarie per recuperare l'aiuto dal beneficiario».
- (93) Pertanto, dal momento che è stato versato a partire dal 22 aprile 2021 (cfr. considerando 2) in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE e deve essere considerato un aiuto illegale e incompatibile, l'aiuto per la ristrutturazione per un importo di 33,84 milioni di EUR (168,4 milioni di RON) è recuperato al fine di ripristinare la situazione esistente sul mercato interno prima della sua concessione. Il recupero riguarda il periodo che intercorre tra la data in cui l'aiuto è stato prorogato in assenza di un piano di ristrutturazione valido e l'effettivo recupero. L'importo da recuperare comprende gli interessi che decorrono dalla data in cui la garanzia di Stato è diventata illegale, il 22 aprile 2021, dopo la scadenza del termine dell'aiuto per il salvataggio, approvato per sei mesi, in assenza di un piano di ristrutturazione valido, fino alla data dell'effettivo recupero. La Commissione osserva che il fatto che la garanzia di Stato avrebbe potuto cessare quando lo Stato ha rimborsato il prestito di salvataggio su richiesta del prestatore non ha in alcun modo annullato il vantaggio per il beneficiario derivante da tale garanzia. Al contrario, tale vantaggio è stato effettivamente utilizzato nella misura più ampia possibile e continua a essere messo a disposizione del beneficiario fino a quando il relativo credito dello Stato nei confronti della Blue Air non sarà rimborsato con gli interessi.

8. CONCLUSIONE

- (94) La Commissione ritiene che la Romania abbia dato illegalmente esecuzione all'aiuto per la ristrutturazione a favore della Blue Air, consistente nella proroga della garanzia di Stato oltre i sei mesi e nella sostituzione del precedente creditore, in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE. La Romania dovrebbe recuperare l'aiuto maggiorato degli interessi. Tuttavia l'escussione della garanzia collaterale a copertura della garanzia di Stato e il trasferimento del 75 % delle azioni della Blue Air allo Stato non costituiscono un aiuto di Stato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il trasferimento del 75 % delle azioni di Blue Air Aviation SA alla Romania non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Articolo 2

L'aiuto di Stato ad hoc consistente nella garanzia di Stato per un totale di 163,8 milioni di RON (33,84 milioni di EUR) illegalmente mantenuto a favore di Blue Air Aviation SA dalla Romania in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea è incompatibile con il mercato interno.

Articolo 3

- 1) La Romania procede al recupero dell'aiuto incompatibile di cui all'articolo 2 presso il beneficiario.
- 2) Le somme da recuperare comprendono gli interessi, che decorrono dalla data in cui l'aiuto è diventato illegale, il 22 aprile 2021, fino alla data del loro effettivo recupero.
- 3) Gli interessi sono calcolati secondo il regime dell'interesse composto conformemente al capitolo V del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione⁽¹⁹⁾ e del regolamento (CE) n. 271/2008 della Commissione⁽²⁰⁾ che modifica tale regolamento.

⁽¹⁹⁾ Regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, del 21 aprile 2004, recante disposizioni di esecuzione del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (GU L 140 del 30.4.2004, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj>).

⁽²⁰⁾ Regolamento (CE) n. 271/2008 della Commissione, del 30 gennaio 2008, che modifica il regolamento (CE) n. 794/2004 recante disposizioni di esecuzione del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (GU L 82 del 25.3.2008, pag. 1).

- 4) La Romania annulla tutti i pagamenti in essere dell'aiuto di cui all'articolo 2 con effetto alla data di notificazione della presente decisione.

Articolo 4

- 1) Il recupero degli aiuti di cui all'articolo 2 è immediato ed effettivo.
- 2) La Romania garantisce l'esecuzione della presente decisione entro quattro mesi dalla data della notifica.

Articolo 5

- 1) Entro due mesi dalla notificazione della presente decisione, la Romania deve trasmettere le seguenti informazioni:
 - a) l'importo complessivo (capitale e interessi) che deve essere recuperato presso il beneficiario;
 - b) una descrizione dettagliata delle misure già adottate e previste per conformarsi alla presente decisione e
 - c) i documenti attestanti che al beneficiario è stata richiesta la restituzione dell'aiuto.
- 2) La Romania informerà la Commissione dell'andamento delle misure nazionali adottate per l'attuazione della presente decisione fino al recupero integrale dell'aiuto di cui all'articolo 2. Essa trasmette immediatamente, dietro semplice richiesta della Commissione, le informazioni relative alle misure già adottate e previste per conformarsi alla presente decisione. Essa fornisce inoltre informazioni dettagliate riguardo all'importo degli aiuti e degli interessi già recuperati presso il beneficiario.

Articolo 6

La Repubblica di Romania è destinataria della presente decisione.

La Commissione può pubblicare gli importi recuperati in relazione agli aiuti e agli interessi di recupero in applicazione della presente decisione, fatto salvo l'articolo 30 del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio.

Fatto a Bruxelles, il 16 febbraio 2024

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Vicepresidente esecutiva