

Edizione provvisoria

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Decima Sezione ampliata)

17 febbraio 2021 (\*)

«Aiuti di Stato – Mercato del trasporto aereo in Svezia, dalla Svezia e verso la Svezia – Garanzie sui prestiti volte a sostenere le compagnie aeree nell’ambito della pandemia di COVID-19 – Decisione di non sollevare obiezioni – Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato – Misura destinata a porre rimedio a un grave turbamento dell’economia di uno Stato membro – Libera prestazione di servizi – Parità di trattamento – Proporzionalità – Criterio del possesso di una licenza rilasciata dalle autorità svedesi – Assenza di bilanciamento tra gli effetti benefici dell’aiuto e i suoi effetti negativi sulle condizioni degli scambi e sul mantenimento di una concorrenza non falsata – Articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE – Ratio legis – Obbligo di motivazione»

Nella causa T-238/20,

**Ryanair DAC**, con sede a Swords (Irlanda), rappresentata da E. Vahida, F.-C. Laprèvote, S. Rating e I.-G. Metaxas-Maranghidis, avvocati,

ricorrente,

contro

**Commissione europea**, rappresentata da L. Flynn, S. Noë e F. Tomat, in qualità di agenti,

convenuta,

sostenuta da

**Repubblica francese**, rappresentata da E. de Moustier, C. Mosser, A. Daniel e P. Dodeller, in qualità di agenti,

e da

**Regno di Svezia**, rappresentato da C. Meyer-Seitz, H. Eklinder, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, H. Shev, R. Shahsavan Eriksson e J. Lundberg, in qualità di agenti,

interventanti

avente ad oggetto la domanda fondata sull’articolo 263 TFUE e diretta all’annullamento della decisione C(2020) 2366 final della Commissione, dell’11 aprile 2020, relativa all’aiuto di Stato SA.56812 (2020/N) – Svezia – COVID-19: regime di garanzie sui prestiti alle compagnie aeree,

IL TRIBUNALE (Decima Sezione ampliata),

composto da M. van der Woude, presidente, A. Kornezov, E. Buttigieg (relatore), K. Kowalik-Bańczyk e G. Hesse, giudici,

cancelliere: S. Spyropoulos, amministratrice

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all’udienza del 22 settembre 2020,

ha pronunciato la seguente

**Sentenza**

## Fatti

- 1 Il 3 aprile 2020, il Regno di Svezia ha notificato alla Commissione europea una misura di aiuto sotto forma di un regime di garanzie sui prestiti a determinate compagnie aeree (in prosieguo: il «regime di aiuti in questione»), conformemente all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE. Il regime di aiuti in questione è volto ad assicurare che le compagnie aeree titolari di una licenza rilasciata da tale Stato membro (in prosieguo: la «licenza svedese»), importanti per la connettività di quest'ultimo, dispongano di liquidità sufficienti per evitare che i turbamenti causati dalla pandemia di COVID-19 compromettano la loro redditività e per preservare la continuità dell'attività economica durante e dopo l'attuale crisi. Del regime di aiuti in questione beneficeranno tutte le compagnie aeree titolari, al 1° gennaio 2020, della licenza svedese per esercitare attività commerciali nel settore dell'aviazione a norma dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU 2008, L 293, pag. 3), ad eccezione delle compagnie aeree la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi non di linea di trasporto aereo di passeggeri. L'importo massimo dei prestiti garantiti in forza di tale regime sarà di 5 miliardi di corone svedesi (SEK) e la garanzia riguarderà crediti all'investimento e crediti per il capitale circolante, sarà concessa entro il 31 dicembre 2020 e avrà una durata massima di sei anni.
- 2 L'11 aprile 2020, la Commissione ha adottato la decisione C(2020) 2366 final relativa all'aiuto di Stato SA.56812 (2020/N) – Svezia – COVID-19: regime di garanzie sui prestiti alle compagnie aeree (in prosieguo: la «decisione impugnata»), con la quale essa, dopo aver concluso che la misura in questione configurava un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, ha valutato la compatibilità della stessa con il mercato interno alla luce della sua comunicazione del 19 marzo 2020, intitolata «Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19» (GU 2020, C 91 I, pag. 1), e modificata il 3 aprile 2020 (GU 2020, C 112 I, pag. 1) (in prosieguo: il «quadro temporaneo»).
- 3 A tale riguardo, in primo luogo, la Commissione ha ritenuto che, conformemente al regolamento n. 1008/2008, le compagnie aeree ammissibili avessero il loro «principale centro di attività» (v. punto 26 infra) in Svezia e che la loro situazione finanziaria fosse oggetto di un controllo regolare da parte dell'autorità nazionale responsabile del rilascio delle licenze. Inoltre, la prestazione di servizi di linea di trasporto di passeggeri da parte dei beneficiari della misura in questione potrebbe svolgere un ruolo importante nella connettività del paese. Pertanto, i criteri di ammissibilità al beneficio della misura sarebbero rilevanti per individuare le compagnie aeree che hanno un legame con la Svezia e che contribuiscono ad assicurarne la connettività, conformemente all'obiettivo del regime di aiuti in questione. In secondo luogo, essa ha ritenuto che il regime in parola fosse necessario, adeguato e proporzionato per porre rimedio a un grave turbamento dell'economia svedese, e che soddisfacesse tutte le condizioni pertinenti di cui al punto 3.2 del quadro temporaneo, intitolato «Aiuti sotto forma di garanzie sui prestiti». Essa ha quindi concluso che il regime di aiuti in questione era compatibile con il mercato interno conformemente all'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE e non ha, pertanto, sollevato obiezioni nei suoi confronti.

## Procedimento e conclusioni delle parti

- 4 Con atto depositato presso la cancelleria del Tribunale il 1° maggio 2020, la ricorrente ha presentato il ricorso di cui trattasi.
- 5 Con atto depositato presso la cancelleria del Tribunale in pari data, la ricorrente ha chiesto che la causa fosse trattata secondo il procedimento accelerato, conformemente agli articoli 151 e 152 del regolamento di procedura del Tribunale. Con decisione 27 maggio 2020, il Tribunale (Decima Sezione) ha accolto l'istanza di procedimento accelerato.
- 6 La Commissione ha depositato il controricorso presso la cancelleria del Tribunale il 15 giugno 2020.
- 7 In forza dell'articolo 106, paragrafo 2, del regolamento di procedura, la ricorrente ha presentato, il 22 giugno 2020, una domanda motivata di udienza di discussione.

- 8 Su proposta della Decima Sezione, il Tribunale, in forza dell'articolo 28 del regolamento di procedura, ha deciso di rimettere la causa dinanzi a un collegio giudicante ampliato.
- 9 Nell'ambito di una misura di organizzazione del procedimento ai sensi dell'articolo 89 del regolamento di procedura, il Tribunale ha invitato, il 20 luglio 2020, la ricorrente a rispondere, per iscritto, a due quesiti. La ricorrente ha ottemperato a tale richiesta entro il termine impartito.
- 10 Con atto depositato presso la cancelleria del Tribunale il 20 luglio 2020, la Repubblica francese ha chiesto di intervenire nel presente procedimento a sostegno delle conclusioni della Commissione. Con atto depositato presso la cancelleria del Tribunale il 28 luglio 2020, la ricorrente ha chiesto, conformemente all'articolo 144, paragrafo 7, del regolamento di procedura, che taluni dati relativi al numero di prenotazioni e al numero atteso di passeggeri, contenuti nell'atto di ricorso, nella versione ridotta dell'atto di ricorso e nei relativi allegati, non fossero comunicati alla Repubblica francese. Di conseguenza, essa ha allegato una versione non riservata dell'atto di ricorso, della versione ridotta dello stesso e dei relativi allegati.
- 11 In risposta alla misura di organizzazione del procedimento menzionata al punto 9 supra, la ricorrente ha confermato, il 5 agosto 2020, di rinunciare ai punti da 66 a 76 dell'atto di ricorso, contenuti nel terzo capo della seconda parte del primo motivo di ricorso, nonché ai punti da 110 a 114 del medesimo, contenuti nella seconda parte del terzo motivo di ricorso.
- 12 Con ordinanza dello stesso giorno, il presidente della Decima Sezione ampliata del Tribunale ha ammesso l'intervento della Repubblica francese e ha provvisoriamente limitato la comunicazione dell'atto di ricorso, della versione ridotta dello stesso e dei relativi allegati alle versioni non riservate prodotte dalla ricorrente, in attesa delle eventuali osservazioni della Repubblica francese sulla domanda di trattamento riservato.
- 13 Con misura di organizzazione del procedimento del 6 agosto 2020, la Repubblica francese è stata autorizzata, ai sensi dell'articolo 154, paragrafo 3, del regolamento di procedura, a depositare una memoria di intervento.
- 14 Con atto depositato presso la cancelleria del Tribunale l'11 agosto 2020, il Regno di Svezia ha chiesto di intervenire nel presente procedimento a sostegno delle conclusioni della Commissione. Con atto depositato presso la cancelleria del Tribunale il 17 agosto 2020, la ricorrente ha chiesto, conformemente all'articolo 144, paragrafo 7, del regolamento di procedura, che i dati di cui al punto 10 supra non fossero comunicati al Regno di Svezia.
- 15 Con ordinanza del 21 agosto 2020, il presidente della Decima Sezione ampliata del Tribunale ha ammesso l'intervento del Regno di Svezia e ha provvisoriamente limitato la comunicazione dell'atto di ricorso, della versione ridotta dello stesso e dei relativi allegati alle versioni non riservate prodotte dalla ricorrente, in attesa delle eventuali osservazioni del Regno di Svezia sulla domanda di trattamento riservato. Con misura di organizzazione del procedimento dello stesso giorno, il Regno di Svezia è stato autorizzato, ai sensi dell'articolo 154, paragrafo 3, del regolamento di procedura, a depositare una memoria di intervento.
- 16 In pari data, la Repubblica francese ha trasmesso alla cancelleria del Tribunale la propria memoria di intervento, senza formulare obiezioni riguardo alla domanda di trattamento riservato presentata dalla ricorrente.
- 17 Il 7 settembre 2020, il Regno di Svezia ha trasmesso alla cancelleria del Tribunale la propria memoria di intervento, senza formulare neanche obiezioni riguardo alla domanda di trattamento riservato presentata dalla ricorrente.
- 18 La ricorrente chiede che il Tribunale voglia:
- annullare la decisione impugnata;
  - condannare la Commissione alle spese.

19 La Commissione chiede che il Tribunale voglia:

- respingere il ricorso in quanto infondato;
- condannare la ricorrente alle spese.

20 La Repubblica francese chiede che il ricorso sia dichiarato irricevibile nella parte in cui è diretto a contestare la fondatezza della valutazione dell'aiuto in quanto tale e che venga respinto nel merito quanto al resto. In subordine, essa chiede che il ricorso venga respinto nel merito nel suo complesso.

21 Il Regno di Svezia, al pari della Commissione, chiede che il ricorso venga respinto in quanto infondato.

### **In diritto**

22 Occorre ricordare che il giudice dell'Unione europea è legittimato a valutare, a seconda delle circostanze di ciascuna fattispecie, se una buona amministrazione della giustizia giustifichi il rigetto di un ricorso nel merito, senza statuire preliminarmente sulla sua ricevibilità (v., in tal senso, sentenze del 26 febbraio 2002, Consiglio/Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, punti 51 e 52, e del 14 settembre 2016, Trajektna luka Split/Commissione, T-57/15, non pubblicata, EU:T:2016:470, punto 84). Pertanto, tenuto conto, in particolare, delle considerazioni che hanno condotto alla concessione di un trattamento accelerato del presente procedimento e dell'importanza, tanto per la ricorrente quanto per la Commissione, la Repubblica francese e il Regno di Svezia, di una risposta rapida nel merito, occorre anzitutto esaminare la fondatezza del ricorso, senza statuire preliminarmente sulla sua ricevibilità.

23 La ricorrente deduce quattro motivi a sostegno del ricorso. Il primo motivo di ricorso verte, in sostanza, sulla violazione dei principi di non discriminazione in base alla nazionalità e della libera prestazione dei servizi; il secondo motivo di ricorso verte sulla violazione dell'obbligo di bilanciamento tra gli effetti benefici dell'aiuto e i suoi effetti negativi sulle condizioni degli scambi e sul mantenimento di una concorrenza non falsata; il terzo motivo di ricorso verte, in sostanza, sulla violazione dei diritti procedurali derivanti dall'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, e il quarto motivo di ricorso verte sulla violazione dell'obbligo di motivazione.

### ***Sul primo motivo di ricorso, vertente sulla violazione dei principi di non discriminazione in base alla nazionalità e della libera prestazione dei servizi***

24 Il primo motivo di ricorso si compone, in sostanza, di quattro parti, vertenti: la prima, sul fatto che il regime di aiuti in questione opera una discriminazione in base alla nazionalità; la seconda, sul fatto che esso non è né necessario né proporzionato ai fini del conseguimento dell'obiettivo assegnatogli; la terza, sul fatto che esso restringe la libera prestazione dei servizi e, la quarta, sul fatto che la restrizione che ne deriva non è giustificata.

*Sulle prime due parti del primo motivo di ricorso, relative al fatto che il regime di aiuti in questione opera una discriminazione in base alla nazionalità e non è né necessario né proporzionato ai fini del conseguimento dell'obiettivo assegnatogli*

25 Nel caso di specie, in primo luogo, il regime di aiuti in questione consiste nella concessione di una garanzia statale a favore di compagnie aeree in possesso, al 1° gennaio 2020, di una licenza svedese, ad eccezione di quelle la cui attività principale consiste nell'operare voli charter, il che implica che il loro «principale centro di attività» si trovi in Svezia (v. punto 26 infra) quando esse chiedono prestiti presso istituti bancari. Tale regime è limitato nel tempo (fino al 31 dicembre 2020) e nel suo importo (5 miliardi di SEK). Come risulta dal punto 1 supra, l'espressione «licenza svedese» si riferisce a una licenza rilasciata, ai sensi dell'articolo 3 del regolamento n. 1008/2008, dalle autorità svedesi. Di conseguenza, l'argomento della ricorrente, di cui al punto 57 dell'atto di ricorso, secondo cui la Commissione, con l'espressione «licenza svedese», avrebbe fatto ricorso a un concetto estraneo al diritto dell'Unione europea, dev'essere respinto de plano.

- 26 In secondo luogo, ai sensi dell'articolo 2, punto 26, del regolamento n. 1008/2008, il «principale centro di attività» è definito come la sede principale o sociale di un vettore aereo dell'Unione nello Stato membro in cui sono esercitate le principali funzioni finanziarie e il controllo operativo, compresa la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, di tale vettore aereo. La nozione di principale centro di attività corrisponde, in pratica, alla sede sociale di detto vettore (v., in tal senso, sentenza del 18 marzo 2014, *International Jet Management*, C-628/11, EU:C:2014:171, punto 66). È quindi vero, come sostiene la ricorrente, che, per una determinata persona giuridica, il suddetto regolamento consente la costituzione di un solo principale centro di attività e, di conseguenza, il rilascio di una sola licenza da parte delle autorità dello Stato membro nel cui territorio è situato tale principale centro di attività. Ciò non toglie che una compagnia aerea, come sostiene giustamente il Regno di Svezia nella sua memoria di intervento, possa ottenere più licenze creando più persone giuridiche distinte, ad esempio tramite la costituzione di controllate.
- 27 In terzo luogo, occorre constatare che uno dei criteri di ammissibilità al regime di aiuti in questione è il possesso di una licenza svedese al 1° gennaio 2020, vale a dire prima che la pandemia di COVID-19 fosse riconosciuta. Ne deriva necessariamente, atteso che il conseguimento di una licenza presso le autorità svedesi presuppone che una compagnia aerea abbia il suo principale centro di attività in Svezia, che tale centro di attività doveva essere ivi istituito almeno qualche tempo prima della fine del 2019, tenuto conto dei termini per il conseguimento di una licenza. Di conseguenza, il fatto che, come sostiene la Commissione, una compagnia aerea abbia la possibilità, trasferendo il luogo del suo principale centro di attività, di conseguire una licenza presso un altro Stato membro non incide sulla legittimità del regime di aiuti in questione. Analogamente, la ricorrente non può sostenere, ai punti 53 e 54 dell'atto di ricorso, che la Commissione, avanzando un simile argomento in una lettera del 22 aprile 2020 ad essa inviata, abbia inteso promuovere una qualsiasi corsa alle sovvenzioni.
- 28 Ciò chiarito, si deve rilevare che, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE, possono considerarsi compatibili con il mercato interno gli aiuti destinati, in particolare, a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro.
- 29 Occorre ricordare che, sulla scorta della giurisprudenza, dall'economia generale del trattato si evince che il procedimento previsto dall'articolo 108 TFUE non deve mai pervenire a un risultato contrario a disposizioni specifiche del trattato. Pertanto, un aiuto di Stato che, in considerazione di determinate sue modalità, violi altre disposizioni del trattato non può essere dichiarato dalla Commissione compatibile con il mercato interno. Analogamente, un aiuto di Stato che, in considerazione di determinate sue modalità, violi i principi generali del diritto dell'Unione, come il principio della parità di trattamento, non può essere dichiarato dalla Commissione compatibile con il mercato interno (sentenza del 15 aprile 2008, *Nuova Agricast*, C-390/06, EU:C:2008:224, punti 50 e 51).
- 30 Nel caso di specie, è necessario constatare che uno dei criteri di ammissibilità, vale a dire quello del possesso di una licenza svedese, comporta un trattamento diverso delle compagnie aeree il cui principale centro di attività è situato in Svezia, che possono beneficiare di un prestito garantito dallo Stato, e di quelle il cui principale centro di attività è situato in un altro Stato membro e che operano in Svezia, verso la Svezia e dalla Svezia in forza della libera prestazione dei servizi e della libertà di stabilimento, che non possono accedervi.
- 31 Anche supponendo che, come afferma la ricorrente, tale differenza di trattamento possa essere assimilata a una discriminazione ai sensi dell'articolo 18, primo comma, TFUE, occorre sottolineare che, secondo tale disposizione, è vietata ogni discriminazione effettuata in base alla nazionalità nel campo di applicazione dei trattati «senza pregiudizio delle disposizioni particolari dagli stessi previste». Pertanto, occorre verificare se tale differenza di trattamento sia consentita alla luce dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE, che costituisce la base giuridica della decisione impugnata. Tale esame implica, da un lato, che l'obiettivo del regime di aiuti in questione soddisfi i requisiti di quest'ultima disposizione e, dall'altro, che le modalità di concessione dell'aiuto non vadano al di là di quanto è necessario per conseguire tale obiettivo.
- 32 In primo luogo, per quanto riguarda l'obiettivo del regime di aiuti in questione, va ricordato che il Regno di Svezia ha fondato tale misura sull'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE (punto 9 della decisione impugnata). Detto regime mira infatti a porre rimedio al grave turbamento dell'economia

svedese causato dalla pandemia di COVID-19, come emerge dai punti 41 e 42 della decisione impugnata, il che corrisponde a una delle fattispecie previste dall'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE, garantendo la connettività della Svezia. Il regime di aiuti in questione è volto ad assicurare, come risulta dai punti 8 e 43 della decisione impugnata, che le compagnie aeree «titolari di una licenza svedese che sono importanti per garantire la connettività in Svezia» dispongano di liquidità sufficienti, atteso che tali compagnie aeree «che hanno un legame con la Svezia e contribuiscono a garantirne la connettività» sono senz'altro definite dal possesso di una licenza svedese, ma anche, come sostengono giustamente la Commissione e il Regno di Svezia, dal fatto di effettuare voli di linea in Svezia, verso la Svezia e dalla Svezia. Le compagnie aeree che effettuano, come loro attività principale, voli charter, vale a dire non programmati, non sono infatti ammissibili al regime di aiuti in questione, quand'anche esse siano in possesso di una licenza svedese.

33 Si deve ritenere che, giacché l'esistenza sia di un grave turbamento dell'economia svedese a causa della pandemia di COVID-19 sia dei significativi effetti negativi di quest'ultima sul settore dell'aviazione in Svezia, e, pertanto, sul collegamento aereo del territorio di tale Stato membro, è sufficientemente dimostrata sotto il profilo giuridico nella decisione impugnata, l'obiettivo del regime di aiuti in questione soddisfi i requisiti posti dall'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE.

34 In secondo luogo, per quanto riguarda l'esame volto ad accertare che le modalità di concessione dell'aiuto non eccedano quanto è necessario per conseguire l'obiettivo del regime di aiuti in questione e soddisfino i requisiti posti dall'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE, occorre considerare quanto segue.

35 Va rilevato che le modalità del regime di aiuti in questione consistono nella concessione di una garanzia statale idonea a consentire alle compagnie ammissibili di superare la crisi di liquidità generata dalle conseguenze della pandemia di COVID-19 sul traffico aereo svedese contraendo prestiti presso istituti bancari. Tali prestiti bancari assistiti dalla garanzia statale possono essere sottoscritti per una durata massima di sei anni (punto 24 della decisione impugnata). Il regime di aiuti in questione è stato adottato in forza del punto 3.2 del quadro temporaneo, intitolato «Aiuti sotto forma di garanzie sui prestiti».

36 Occorre ricordare, a tale proposito, che il punto 5 del quadro temporaneo è così formulato:

«Le banche e gli altri intermediari finanziari hanno un ruolo fondamentale nel far fronte agli effetti dell'epidemia di COVID-19 mantenendo il flusso di credito all'economia. Se il flusso di credito sarà assoggettato a forti limitazioni, l'attività economica subirà un brusco rallentamento poiché le imprese avranno difficoltà a pagare i propri fornitori e dipendenti. In tale contesto è opportuno che gli Stati membri possano adottare misure per incentivare gli enti creditizi e gli altri intermediari finanziari a continuare a svolgere il proprio ruolo e a sostenere le attività economiche nell'[Unione europea]».

37 Di conseguenza, il Regno di Svezia, con il regime di aiuti in questione, ha inteso adottare una misura di incentivo per il settore bancario, in virtù del punto 5 del quadro temporaneo, mediante il rilascio di una garanzia statale per nuovi prestiti, che potevano essere sottoscritti fino al 31 dicembre 2020 (punto 14 della decisione impugnata).

38 La ricorrente sostiene, ai punti 58 e 82 dell'atto di ricorso, che la decisione impugnata non dimostra la necessità di assegnare l'aiuto sulla base del possesso di una licenza di esercizio dell'Unione rilasciata dalle autorità svedesi.

39 L'argomento suesposto non può essere accolto.

40 In primo luogo, relativamente all'adeguatezza del regime di aiuti in questione, tenuto conto del fatto che tale regime assume la forma di garanzie statali che possono consentire la concessione di prestiti da parte degli istituti bancari per una durata massima di sei anni, è normale che lo Stato membro interessato cerchi di assicurarsi che le compagnie aeree ammissibili alla garanzia abbiano una presenza stabile, affinché esse possano essere presenti sul territorio svedese per onorare i prestiti concessi, di modo che la garanzia statale intervenga il meno possibile. Orbene, il criterio del possesso di una licenza svedese, nella misura in cui implica la presenza del principale centro di attività delle compagnie aeree nel territorio svedese, consente di assicurare una certa stabilità della presenza, quantomeno

amministrativa e finanziaria, di queste ultime, di modo che le autorità dello Stato membro che concede l'aiuto possano controllare le modalità del suo utilizzo da parte dei beneficiari, il che non sarebbe avvenuto se il Regno di Svezia avesse adottato un altro criterio che consentisse l'ammissibilità di compagnie aeree operanti sul territorio svedese in quanto semplici prestatori di servizi, al pari della ricorrente, atteso che una prestazione di servizi può, per definizione, cessare in termini molto brevi, se non immediatamente.

- 41 In secondo luogo, tali modalità di concessione dell'aiuto riflettono la possibilità e l'obbligo, per le autorità svedesi, di effettuare un controllo finanziario dei beneficiari. Orbene, una possibilità e un obbligo del genere esistono solo per le compagnie aeree in possesso di una licenza svedese, poiché le autorità svedesi sono le sole competenti a vigilare la situazione finanziaria di queste ultime, conformemente agli obblighi derivanti in particolare dall'articolo 5 e dall'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento n. 1008/2008, come esposto al punto 43 della decisione impugnata. Le autorità svedesi non hanno invece alcuna competenza, in forza del medesimo regolamento, a vigilare la situazione finanziaria delle compagnie aeree non in possesso di una licenza svedese.
- 42 In terzo luogo, se è pur vero che la Corte ha ritenuto che, in pratica, la nozione di principale centro di attività corrispondesse a quella di sede sociale (v. punto 26 supra) e che un cambiamento di sede sociale potesse avvenire in maniera relativamente veloce, non si può tuttavia perdere di vista il fatto che l'articolo 2, punto 26, del regolamento n. 1008/2008 fornisce altre precisazioni, in particolare quella relativa al fatto che la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità deve essere effettuata dal luogo del principale centro di attività, vale a dire, nella fattispecie, in Svezia. Tale considerazione è corroborata dall'articolo 5 (relativo alle condizioni finanziarie per il rilascio di una licenza di esercizio), dall'articolo 7 (relativo alla prova di onorabilità) o dall'articolo 8 (relativo alla validità di una licenza di esercizio) del regolamento n. 1008/2008. Le disposizioni citate stabiliscono obblighi normativi reciproci tra le compagnie aeree in possesso di una licenza svedese e le autorità svedesi e, quindi, un legame specifico e stabile tra di esse che soddisfa adeguatamente i requisiti prescritti all'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE, i quali richiedono che l'aiuto ponga rimedio a un grave turbamento dell'economia dello Stato membro interessato. Per di più, la perdita di tale legame con lo Stato membro interessato, che avverrebbe in caso di trasferimento del principale centro di attività in un altro Stato membro, non può riassumersi in un semplice cambiamento di sede sociale, in quanto, come la stessa ricorrente rileva al punto 54 dell'atto di ricorso, la compagnia aerea deve, inoltre, espletare tutte le pratiche amministrative presso quest'ultimo Stato per conseguire una nuova licenza di esercizio e soddisfare tutte le condizioni necessarie a tal fine, e il fatto di far riconoscere il luogo del suo nuovo principale centro di attività ne costituisce solo un elemento.
- 43 È quindi certo che, adottando tale criterio, unitamente a quello dell'inammissibilità delle compagnie aeree che effettuano voli charter, il Regno di Svezia ha cercato, in sostanza, di assicurarsi dell'esistenza di un legame permanente tra sé e le compagnie aeree beneficiarie della sua garanzia, rappresentato dalla presenza di un'entità giuridica importante, ossia il principale centro di attività di queste ultime, sul suo territorio, che non sarebbe esistito a tale riguardo presso compagnie operanti con una licenza rilasciata da uno Stato membro diverso, atteso che queste ultime non sono soggette alla vigilanza finanziaria e di onorabilità delle autorità svedesi ai sensi del regolamento n. 1008/2008 e che manca, nel loro caso, tale legame reciproco stabile e specifico tra lo Stato membro interessato e le compagnie in possesso di una licenza di esercizio da esso rilasciata.
- 44 Pertanto, limitando il beneficio dell'aiuto alle sole compagnie aeree in possesso di una licenza svedese, ad esclusione di quelle che operano voli charter, in considerazione dei legami stabili e reciproci tra le stesse e l'economia svedese, il regime di aiuti in questione è idoneo a conseguire l'obiettivo di porre rimedio al grave turbamento dell'economia di tale Stato membro.
- 45 In quarto luogo, quanto alla proporzionalità del regime di aiuti in questione, si deve constatare che, per assicurare la connettività della Svezia, il duplice requisito di una licenza svedese e del collegamento del territorio svedese mediante voli di linea è il più idoneo a garantire la presenza permanente di una compagnia aerea in tale territorio, con l'assicurazione, grazie a tale licenza, che il principale centro di attività di tale compagnia si troverà in detto territorio e che sarà destinato a mantenersi tenuto conto dei collegamenti aerei di linea summenzionati. Se è vero, in teoria, come sostiene la ricorrente, che la presenza del principale centro di attività di una compagnia aerea nel territorio di un determinato Stato

membro non coincide necessariamente con una forte presenza commerciale in tale territorio, risulta tuttavia, da una lato, che essa corrisponde al luogo di adozione delle decisioni amministrative e finanziarie, il che è particolarmente importante nella fattispecie al fine di garantire che la connettività della Svezia non sia interrotta da un giorno all'altro, e, dall'altro lato, che le compagnie aeree ammissibili contribuiscono, nel complesso, maggiormente al collegamento di linea della Svezia sia per le merci sia per il trasporto passeggeri, il che corrisponde all'obiettivo di assicurare la connettività della Svezia, che si tratti, nonostante gli argomenti della ricorrente al riguardo, di collegamenti aerei in Svezia, dalla Svezia o verso la Svezia.

- 46 Dagli elementi trasmessi dal Regno di Svezia in sede di notifica del regime di aiuti in questione, richiamati al punto 33 del controricorso, risulta infatti che le compagnie aeree in possesso di una licenza svedese garantivano, nel 2019, il 98% del traffico interno di passeggeri e l'84% del trasporto interno di merci, il che costituisce un dato fondamentale tenuto conto dell'estensione e della situazione geografiche di tale Stato membro. Quanto alla quota nel traffico aereo di passeggeri interno all'Unione verso la Svezia e dalla Svezia, esso era realizzato al 49% nel 2019 da operatori titolari di una licenza svedese. La quota di questi ultimi nel traffico aereo di passeggeri esterno all'Unione verso la Svezia e dalla Svezia era, invece, inferiore, ossia il 35% nel 2019. Prendendo in considerazione la varietà delle situazioni in questione (trasporto di passeggeri e di merci e collegamento interno ed esterno del territorio) e la volontà di garantire la presenza di un legame durevole con il territorio svedese, si deve constatare che la Commissione non è incorsa in un errore di valutazione nel ritenere che il regime di aiuti in questione non andasse al di là di quanto era necessario per conseguire l'obiettivo perseguito dalle autorità svedesi, il quale diveniva fondamentale, giacché, alla fine del mese di marzo 2020, tale Stato aveva registrato un calo pari a circa il 93% del traffico aereo di passeggeri nei tre principali aeroporti svedesi.
- 47 Inoltre, come ricordato al punto 32 supra, occorre sottolineare nuovamente che del regime di aiuti in questione non beneficiano le imprese in possesso di una licenza svedese che hanno come attività principale l'effettuazione di voli charter, poiché voli non programmati non sono in grado di garantire la stessa connettività nel tempo del territorio svedese, essendo per definizione irregolari e, di conseguenza, di minore prevedibilità per lo Stato membro interessato.
- 48 A tale riguardo, l'argomento che la ricorrente avanza al punto 55 dell'atto di ricorso, secondo il quale le compagnie aeree titolari di una licenza di esercizio rilasciata da un altro Stato membro sarebbero spesso detenute e gestite da cittadini di Stati membri diversi dal Regno di Svezia, e impiegherebbero cittadini di tali Stati membri, come avviene per la ricorrente, sarebbe, quand'anche appurato, di natura puramente circostanziale e resterebbe ininfluenza quanto alla necessità del regime di aiuti in questione, in particolare alla luce dei criteri da esso contemplati, tra cui il criterio della licenza svedese. Occorre aggiungere che tale argomento può essere agevolmente opposto alla ricorrente, dato che i capitali di società in possesso di una licenza svedese possono appartenere a persone giuridiche o fisiche stabilite in diversi Stati membri, diversi dal Regno di Svezia, o che sono cittadini di questi ultimi Stati membri.
- 49 Dalle considerazioni che precedono deriva che la ricorrente erra nel sostenere che, dal momento che il suo principale centro di attività si trova in Irlanda, che essa detiene una quota significativa del mercato svedese pari a circa il 5%, che è la quarta compagnia aerea in Svezia e che assicura una connettività alla Svezia dal 1997, la Commissione è incorsa in un errore di valutazione nell'affermare che l'obbligo per il beneficiario di detto regime di avere il proprio principale centro di attività in Svezia era rilevante per conseguire tale obiettivo e individuare le compagnie aeree che «contribui[vano] a garantire la connettività della Svezia». Così facendo, infatti, la ricorrente ignora l'obiettivo diretto a porre rimedio al grave turbamento dell'economia svedese e sorvola sul fatto che la connettività della Svezia non è assicurata unicamente dal trasporto aereo di passeggeri, da un lato, e dal trasporto non interno alla Svezia, dall'altro, ma anche dal trasporto aereo di merci e dal trasporto aereo di passeggeri interno.
- 50 In aggiunta, non può essere omissa l'aspetto temporale inerente all'obiettivo perseguito dal regime di aiuti in questione. Orbene, se è vero che la ricorrente, prima dell'adozione di detto regime, contribuiva in maniera tangibile alla connettività della Svezia, nonostante tale contributo fosse tutto sommato abbastanza limitato, atteso che la sua quota di mercato nel trasporto aereo di passeggeri in relazione alla Svezia era pari a circa il 5%, occorre ricordare che la concessione di fondi pubblici nell'ambito dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE presuppone che l'aiuto fornito dallo Stato membro

interessato, pur in grave difficoltà, possa porre rimedio ai turbamenti della sua economia, il che presuppone che venga presa in considerazione in modo globale la situazione delle compagnie aeree in grado di consentire la ripresa di detta economia e, in particolare, di contribuire alla connettività della Svezia, il che conferisce ancor più rilevanza al criterio di un legame stabile con il territorio di detto Stato. Tenendo presente che le risorse che possono essere assegnate dallo Stato membro interessato non sono infinite e devono quindi rispondere a priorità, non si può trascurare il fatto che lo Stato membro in questione doveva prendere in considerazione compagnie aeree che, pur essendo più piccole della ricorrente, e che quindi trasportano meno passeggeri e registrano un volume d'affari minore, si concentravano sul collegamento interno del territorio svedese, il che costituiva una sfida ancor più vitale, tenuto conto delle specificità del territorio svedese e del periodo eccezionale caratterizzato dalla pandemia. Contrariamente a quanto sostiene la ricorrente, non è quindi contrario al principio di proporzionalità, alla luce dell'obiettivo del regime di aiuti in questione, aver consentito a compagnie aeree che detengono una quota di mercato inferiore alla sua nel mercato globale del trasporto aereo di passeggeri relativo alla Svezia di poter beneficiare del regime in parola, in particolare allorché tali compagnie rivestono un'importanza particolare per la connettività di tale paese, come le compagnie aeree più piccole della ricorrente che operano voli con una finalità specifica, ad esempio medica o di soccorso, come sottolineato al punto 15 della decisione impugnata.

- 51 Inoltre, nulla garantiva al Regno di Svezia che il contributo alla connettività di tale paese da parte di una compagnia aerea incentrata sul trasporto aereo non interno di passeggeri, il cui principale centro di attività non si trovava nel suo territorio, sarebbe stato mantenuto dopo la crisi, quand'anche fosse stato ad essa concesso il beneficio della garanzia statale. La situazione della ricorrente, al momento della decisione impugnata, ne fornisce un esempio. Dagli elementi del fascicolo risulta infatti che la quota di mercato della ricorrente non ha cessato di diminuire, passando dall'11,8% al 5%, e che essa intendeva ridurre la sua presenza fisica nel territorio svedese a una sola base, a Göteborg, nella quale, secondo il punto 14 dell'atto di ricorso, essa aveva un solo velivolo. La Commissione non è quindi incorsa in un errore di valutazione.
- 52 Relativamente alla presunta violazione del principio di proporzionalità, la ricorrente fonda una parte della sua linea argomentativa sull'ipotesi di un regime di aiuti alternativo basato sulle rispettive quote di mercato delle compagnie aeree. In udienza, essa ha altresì indicato altri possibili criteri, come il numero di passeggeri trasportati o le rotte.
- 53 Tuttavia, secondo la giurisprudenza, la Commissione non deve pronunciarsi in astratto su tutte le misure alternative contemplabili, poiché, sebbene lo Stato membro interessato debba esporre in modo circostanziato le ragioni che hanno presieduto all'adozione del regime di aiuti in questione, in particolare per quanto riguarda i criteri di ammissibilità adottati, esso non è tuttavia tenuto a dimostrare, in positivo, che nessun'altra misura immaginabile, per definizione ipotetica, possa consentire di garantire in modo migliore l'obiettivo perseguito. Se detto Stato membro non è soggetto a un obbligo del genere, la ricorrente non può legittimamente chiedere al Tribunale di imporre alla Commissione di sostituirsi alle autorità nazionali in tale compito di indagine normativa al fine di esaminare qualsiasi misura alternativa contemplabile (v., in tal senso, sentenza del 6 maggio 2019, Scor/Commissione, T-135/17, non pubblicata, EU:T:2019:287, punto 94 e giurisprudenza ivi citata).
- 54 In ogni caso, occorre rilevare che, per le ragioni illustrate ai punti da 40 a 44 supra, l'estensione del regime di aiuti in questione a compagnie non stabilite in Svezia non avrebbe consentito di conseguire l'obiettivo di detto regime in quanto, come sottolineato al punto 49 supra, l'esigenza di prendere in considerazione il trasporto aereo relativo alla Svezia nel suo complesso, nella sua diversità e nella sua durata non sarebbe stata assicurata altrettanto bene adottando i criteri proposti dalla ricorrente, sicché a ragione la Commissione non li ha approvati.
- 55 Occorre dunque respingere gli argomenti della ricorrente relativi alla mancanza di adeguatezza e di proporzionalità del regime di aiuti in questione, senza che sia necessario statuire sulla ricevibilità degli allegati A.3.1 e A.3.2 dell'atto di ricorso, contenenti relazioni redatte dagli esperti della ricorrente, contestata dalla Commissione.
- 56 La Commissione, nella decisione impugnata, ha dunque approvato un regime di aiuti volto effettivamente a porre rimedio al grave turbamento dell'economia di uno Stato membro e che non

eccede, nelle sue modalità di concessione, quanto era necessario per conseguire l'obiettivo di detto regime. Si deve pertanto constatare, alla luce dei principi ricordati al punto 31 supra, che le conseguenze del regime in parola, quanto al fatto che le autorità svedesi hanno limitato il suo ambito di applicazione alle compagnie aeree, da un lato, in possesso di una licenza svedese e, dall'altro, che non hanno come attività principale quella di effettuare voli charter, non violano l'articolo 18, primo comma, TFUE per il solo fatto che il regime in questione favorisce le compagnie aeree il cui principale centro di attività è situato nel territorio svedese e che non hanno come attività principale quella di effettuare voli charter.

57 Da quanto precede risulta che l'obiettivo del regime di aiuti in questione soddisfa i requisiti della deroga prevista dall'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE e che le modalità di concessione dell'aiuto non vanno al di là di quanto è necessario per conseguire tale obiettivo.

58 Di conseguenza, occorre respingere le prime due parti del primo motivo di ricorso.

*Sulle ultime due parti del primo motivo di ricorso, relative al fatto che il regime di aiuti in questione restringe la libera prestazione dei servizi e che tale restrizione non è giustificata*

59 La ricorrente ricorda, da un lato, che una restrizione della libera prestazione dei servizi è legittima se è giustificata da un motivo imperativo di interesse generale, non discriminatorio, necessario e proporzionato all'obiettivo di interesse generale perseguito e, dall'altro, che tali condizioni sono cumulative e che una restrizione diventa ingiustificata se una sola di esse non è soddisfatta. Orbene, è quanto avverrebbe nel caso di specie. Infatti, il regime di aiuti in questione sarebbe anzitutto discriminatorio, in quanto tratterebbe le compagnie aeree in modo diverso a seconda dello Stato membro che ha rilasciato la loro licenza di esercizio dell'Unione, laddove tutte le compagnie aeree dell'Unione operanti in Svezia e che contribuiscono alla sua connettività dovrebbero poter beneficiare del regime di aiuti in questione. Inoltre, il regime di aiuti in questione non sarebbe proporzionato, in quanto andrebbe al di là di quanto sarebbe necessario per conseguire il suo obiettivo, giacché quest'ultimo, che sarebbe di consentire al Regno di Svezia di garantire la sua connettività, potrebbe essere conseguito senza pregiudicare la libera prestazione dei servizi se di esso beneficiassero tutte le compagnie aeree operanti in Svezia indipendentemente dallo Stato membro che ha rilasciato la loro licenza di esercizio dell'Unione, semplicemente tenendo conto della loro rispettiva quota di mercato.

60 Infine, l'obiettivo di interesse generale di compensazione del settore aereo per le perdite dovute alla pandemia di COVID-19, al fine di preservare la connettività della Svezia, non renderebbe necessario aiutare unicamente le compagnie aeree in possesso di una licenza svedese, dal momento che le compagnie aeree operanti in Svezia in forza di una licenza rilasciata da un altro Stato membro sarebbero altrettanto importanti a tal fine. Il fatto di aiutare le compagnie aeree nazionali condurrebbe invece alla frammentazione del mercato interno e all'eliminazione dei concorrenti degli altri Stati membri, indebolirebbe la concorrenza, aggraverebbe i danni causati dalla pandemia di COVID-19, finirebbe per pregiudicare la struttura del settore aereo che il regime di aiuti in questione dovrebbe preservare e limiterebbe i diritti dei vettori dell'Unione di fornire liberamente servizi di trasporto aereo nell'ambito del mercato interno indipendentemente dallo Stato membro che ha rilasciato la loro licenza.

61 In via preliminare, occorre rinviare, nella parte in cui la ricorrente fonda la sua argomentazione sull'esistenza di una discriminazione derivante dal regime di aiuti in questione e di una mancanza di proporzionalità del medesimo, all'esame delle prime due parti del primo motivo di ricorso.

62 Relativamente all'articolo 56 TFUE, si deve constatare che, in forza dell'articolo 58, paragrafo 1, TFUE, la libera circolazione dei servizi, in materia di trasporti, è regolata dalle disposizioni del titolo relativo ai trasporti, vale a dire il titolo VI del Trattato FUE. In materia di trasporti, quindi, la libera circolazione dei servizi è soggetta a un regime giuridico particolare nel diritto primario (sentenza del 18 marzo 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, punto 36). Di conseguenza, l'articolo 56 TFUE non si applica tal quale al settore della navigazione aerea (sentenza del 25 gennaio 2011, Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, punto 22).

63 Le misure di liberalizzazione dei servizi di trasporto aereo possono quindi essere adottate soltanto sulla base dell'articolo 100, paragrafo 2, TFUE (sentenza del 18 marzo 2014, International Jet

Management, C-628/11, EU:C:2014:171, punto 38). Orbene, il legislatore dell'Unione ha adottato il regolamento n. 1008/2008 sulla base di tale disposizione, che mira appunto a definire le condizioni di applicazione, nel settore del trasporto aereo, del principio della libera prestazione dei servizi (v., per analogia, sentenza del 6 febbraio 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, punti 23 e 24). Tuttavia, va constatato che la ricorrente non deduce alcuna violazione di tale regolamento.

64 In ogni caso, se è vero che, per via della definizione del perimetro del regime di aiuti in questione, alla ricorrente è precluso l'accesso a prestiti che beneficiano della garanzia statale concessa dal Regno di Svezia, essa non dimostra tuttavia in che modo detta esclusione sia tale da dissuaderla dall'effettuare prestazioni di servizi dalla Svezia e verso la Svezia, soprattutto considerando che dai documenti del fascicolo risulta che, indipendentemente dal regime di aiuto in questione e per ragioni puramente commerciali, la ricorrente ha progressivamente ridotto la propria attività nel territorio svedese in relazione sia alle destinazioni servite sia al numero di velivoli presenti (v. punto 51 supra). In particolare, la ricorrente non indica gli elementi di fatto o di diritto in conseguenza dei quali il regime di aiuti in questione produrrebbe effetti restrittivi che andrebbero al di là di quelli che fanno scattare il divieto di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, ma che, come statuito nell'ambito delle prime due parti del primo motivo di ricorso, sono nondimeno necessari e proporzionati per porre rimedio al grave turbamento dell'economia svedese causato dalla pandemia di COVID-19, conformemente ai requisiti di cui all'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE.

65 Da tutto quanto precede risulta che nessuna delle parti del primo motivo di ricorso può essere accolta e, pertanto, che il motivo in esame deve essere respinto.

***Sul secondo motivo di ricorso, vertente sulla violazione dell'obbligo di bilanciamento tra gli effetti benefici dell'aiuto e i suoi effetti negativi sulle condizioni degli scambi e sul mantenimento di una concorrenza non falsata***

66 La ricorrente sostiene, ai punti da 94 a 102 dell'atto di ricorso, che la Commissione non ha adempiuto il suo obbligo, in sede di esame della compatibilità di un aiuto, di operare un bilanciamento tra gli effetti positivi previsti da tale aiuto in termini di realizzazione degli obiettivi enunciati all'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE e gli effetti negativi del medesimo in termini di distorsione della concorrenza e di impatto sul commercio tra gli Stati membri, il che costituirebbe un errore manifesto di valutazione dei fatti e quindi un motivo sufficiente per annullare la decisione impugnata. La Commissione respinge tale argomento, sostenuta dalla Repubblica francese. Il Regno di Svezia rinvia, al riguardo, agli argomenti della Commissione.

67 Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE «[p]ossono considerarsi compatibili con il mercato interno (...) gli aiuti destinati (...) a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro». Dal tenore letterale di tale disposizione risulta che i suoi autori hanno ritenuto che fosse nell'interesse dell'intera Unione che l'uno o l'altro dei suoi Stati membri fosse in grado di superare una crisi significativa, o persino esistenziale, la quale non potesse che avere gravi conseguenze sull'economia di tutti o di parte degli altri Stati membri, e dunque sull'Unione in quanto tale. Tale interpretazione testuale della lettera dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE è confermata dal suo confronto con l'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, il quale riguarda «gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse», nella misura in cui il tenore letterale di quest'ultima disposizione contempla una condizione, relativa alla dimostrazione dell'assenza di alterazione delle condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse, che non figura nell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE (v., in tal senso, sentenza del 22 settembre 2020, Austria/Commissione, C-594/18 P, EU:C:2020:742, punti 20 e 39).

68 Pertanto, sempre che siano soddisfatte le condizioni poste dall'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE, ossia, nel caso di specie, che lo Stato membro interessato si trovi effettivamente a far fronte a un grave turbamento della sua economia e che le misure di aiuto adottate per porre rimedio a tale turbamento siano, da un lato, necessarie a tal fine e, dall'altro, adeguate e proporzionate, si presume che dette misure siano adottate nell'interesse dell'Unione, sicché tale disposizione non richiede che la Commissione proceda a un bilanciamento tra gli effetti benefici dell'aiuto e i suoi effetti negativi sulle condizioni degli scambi e sul mantenimento di una concorrenza non falsata, al contrario di quanto

prescritto dall'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE. In altri termini, un simile bilanciamento non avrebbe ragion d'essere nell'ambito dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE, in quanto il suo risultato si presume positivo. Il fatto che uno Stato membro riesca a porre rimedio a un grave turbamento della sua economia non può infatti che andare a beneficio dell'Unione in generale e del mercato interno in particolare.

- 69 È dunque necessario constatare che l'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE non richiede che la Commissione proceda a un bilanciamento tra gli effetti benefici dell'aiuto e i suoi effetti negativi sulle condizioni degli scambi e sul mantenimento di una concorrenza non falsata, al contrario di quanto prescritto dall'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, ma soltanto che essa verifichi se la misura di aiuto di cui trattasi sia necessaria, adeguata e proporzionata per porre rimedio al grave turbamento dell'economia dello Stato membro interessato. Occorre quindi respingere l'argomento della ricorrente secondo il quale l'obbligo del bilanciamento risulterebbe dal carattere eccezionale degli aiuti compatibili, compresi quelli dichiarati compatibili in forza dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE. Per le stesse ragioni, essa non può legittimamente invocare la sentenza del 19 settembre 2018, *HH Ferries e a./Commissione* (T-68/15, EU:T:2018:563, punti da 210 a 214), in quanto in tale sentenza il Tribunale non ha preso in considerazione le conseguenze della differenza testuale tra l'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), e l'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, sottolineata dalla Corte nella sentenza del 22 settembre 2020, *Austria/Commissione* (C-594/18 P, EU:C:2020:742, punti 20 e 39).
- 70 La ricorrente non può neppure invocare l'obbligatorietà di un bilanciamento sulla base del quadro temporaneo, argomentando che esso vincolerebbe la Commissione e fornirebbe una seconda base distinta all'obbligo di quest'ultima a tale riguardo, poiché un simile obbligo non è previsto nel quadro temporaneo. In particolare, il punto 1.2 di tale quadro temporaneo, al quale essa fa riferimento, relativo alla «necessità di uno stretto coordinamento europeo delle misure di aiuto nazionali», contiene un unico punto, il punto 10, nel quale non figura alcuna prescrizione al riguardo. Pertanto, la ricorrente non può invocarlo.
- 71 Per gli stessi motivi, l'argomentazione della Commissione, presentata in subordine, con cui si sostiene che lo stesso quadro temporaneo contiene un simile bilanciamento, non può che essere respinta.
- 72 Il secondo motivo di ricorso dev'essere quindi respinto.

#### ***Sul quarto motivo di ricorso, vertente sulla violazione dell'obbligo di motivazione***

- 73 A sostegno del quarto motivo di ricorso, la ricorrente ricorda che la Commissione è soggetta a un obbligo di motivazione in forza dell'articolo 296, secondo comma, TFUE e che la violazione di tale obbligo giustifica l'annullamento della decisione impugnata. Inoltre, in forza della disposizione citata, la Commissione deve esporre «in modo chiaro e inequivocabile» il ragionamento seguito per adottare la misura di cui trattasi, di modo che tanto le parti interessate quanto il giudice competente dell'Unione comprendano le ragioni per le quali l'atto impugnato è stato adottato. Tale obbligo di motivazione sarebbe tanto più importante nel caso di specie in quanto la decisione impugnata è stata adottata senza l'avvio di un procedimento d'indagine formale che offrisse agli interessati la possibilità di presentare i loro argomenti.
- 74 Orbene, anzitutto, la Commissione sarebbe venuta meno al suo obbligo di motivazione, in primo luogo, non avendo valutato se l'aiuto fosse non discriminatorio e rispettasse il principio della libera prestazione dei servizi; in secondo luogo, non avendo operato, anche succintamente, un bilanciamento tra gli effetti positivi e negativi dell'aiuto, e, in terzo luogo, non avendo valutato, anche succintamente, l'incidenza dell'aiuto sugli scambi e sulla concorrenza.
- 75 Inoltre, la Commissione sarebbe altresì venuta meno al suo obbligo di fornire una motivazione adeguata. Infatti, il riferimento da essa operato agli obiettivi dichiarati dell'aiuto conterrebbe rilevanti discrepanze semantiche in relazione agli obiettivi dell'aiuto, che sono descritti, al punto 8 della decisione impugnata, come tesi a che le compagnie aeree «titolari di una licenza svedese che sono importanti per garantire la connettività in Svezia» dispongano di liquidità sufficienti e, al punto 43 della stessa decisione, come volti a individuare le compagnie aeree «che hanno un legame con la Svezia e contribuiscono a garantirne la connettività, conformemente all'obiettivo della misura notificata». Orbene, la formulazione impiegata sarebbe equivoca e non consentirebbe agli interessati,

né al Tribunale, di comprendere quale fosse l'obiettivo della misura di aiuto in questione, oltre a quello di escludere dal beneficio del regime di aiuti compagnie aeree titolari di una licenza di esercizio dell'Unione rilasciata da Stati membri diversi dal Regno di Svezia.

76 La Commissione chiede il rigetto di tali argomenti. La Repubblica francese e il Regno di Svezia rinviano, a tale riguardo, al controricorso.

77 In primo luogo, anche se la motivazione di un atto dell'Unione, richiesta dall'articolo 296, paragrafo 2, TFUE, deve far apparire in maniera chiara e inequivoca l'iter logico seguito dall'autore dell'atto di cui trattasi, in modo da consentire agli interessati di conoscere le ragioni della misura adottata e alla Corte di esercitare il proprio controllo, non è però necessario che essa contenga tutti gli elementi di fatto o di diritto pertinenti. L'osservanza dell'obbligo di motivazione deve, inoltre, essere valutata alla luce non soltanto del tenore letterale dell'atto, ma anche del suo contesto e dell'insieme delle norme giuridiche che disciplinano la materia in questione (sentenza del 7 febbraio 2018, *American Express*, C-304/16, EU:C:2018:66, punto 75 e giurisprudenza citata). Orbene, nel caso di specie, il contesto è quello di una pandemia e dell'estrema urgenza in cui la Commissione ha, anzitutto, adottato il quadro temporaneo, che fornisce sia agli Stati membri sia alle imprese colpite dalle conseguenze di detta pandemia un certo numero di indicazioni, poi, esaminato le misure che le avevano notificato tali Stati, in particolare in forza di tale quadro, e, infine, adottato le decisioni relative a queste ultime, tra cui la decisione impugnata. A tale riguardo, dai punti 1 e 2 supra consta che sono trascorsi soltanto otto giorni tra la notifica del regime di aiuti in questione e l'adozione della decisione impugnata.

78 Orbene, nonostante tali circostanze eccezionali, occorre rilevare che, nel caso di specie, la decisione impugnata contiene 44 punti e consente, in generale, di comprendere le motivazioni di fatto e di diritto per le quali la Commissione ha deciso di non sollevare obiezioni riguardo al regime di aiuti in questione. In particolare, contrariamente a quanto sostiene la ricorrente, le lievi discrepanze testuali constatate ai punti 8 e 43 della decisione impugnata non creano confusione quanto all'individuazione dell'obiettivo del regime di aiuti in questione, il quale, in sostanza, deve essere inteso come il mantenimento della connettività della Svezia per via aerea, che si tratti di rotte aeree in Svezia, dalla Svezia o verso la Svezia (v. punti 45 e 49 supra).

79 In secondo luogo, per quanto riguarda l'assenza di motivazione relativa al bilanciamento tra gli effetti benefici dell'aiuto e i suoi effetti negativi sulle condizioni degli scambi e sul mantenimento di una concorrenza non falsata, dal punto 69 supra risulta che un requisito di questo tipo non è richiesto dall'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE. Di conseguenza, la Commissione non era tenuta a presentare una motivazione al riguardo.

80 In terzo luogo, come sostiene la Commissione, i punti da 6 a 8, 15, 17, 27, 41 e 43 della decisione impugnata fanno emergere le motivazioni della compatibilità del regime di aiuti in questione con il mercato interno. Pertanto, poiché la Commissione, nella decisione impugnata, ha esposto, anche se talora solo succintamente, in considerazione dell'urgenza, le ragioni per le quali il regime di aiuti in questione soddisfaceva i requisiti posti dall'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE e, in particolare, perché i criteri di ammissibilità, tra cui quello del possesso al 1° gennaio 2020 di una licenza svedese, erano necessari, adeguati e proporzionati, essa ha soddisfatto l'obbligo di motivazione.

81 Occorre quindi respingere il quarto motivo di ricorso.

***Sul terzo motivo di ricorso, vertente sulla violazione dei diritti procedurali derivanti dall'articolo 108, paragrafo 2, TFUE***

82 Il terzo motivo di ricorso, relativo alla salvaguardia dei diritti procedurali della ricorrente in conseguenza del mancato avvio di un procedimento d'indagine formale da parte della Commissione nonostante la presunta esistenza di seri dubbi, ha, in realtà, carattere sussidiario, per il caso in cui il Tribunale non abbia esaminato la valutazione dell'aiuto in quanto tale. Da una giurisprudenza costante risulta infatti che un motivo del genere mira a consentire a una parte interessata di essere legittimata, in tale qualità, a proporre un ricorso ai sensi dell'articolo 263 TFUE, il che le verrebbe altrimenti rifiutato (v., in tal senso, sentenze del 24 maggio 2011, *Commissione/Kronoply e Kronotex*, C-83/09 P, EU:C:2011:341, punto 48, e del 27 ottobre 2011, *Austria/Scheucher-Fleisch e a.*, C-47/10 P, EU:C:2011:698, punto 44). Orbene, il Tribunale ha esaminato i primi due motivi di ricorso, relativi alla

valutazione dell'aiuto in quanto tale, sicché il motivo di ricorso in esame risulta privo della sua finalità dichiarata.

83 Del resto, è necessario constatare che tale motivo di ricorso è privo di contenuto autonomo. Nell'ambito di un simile motivo di ricorso, infatti, la parte ricorrente può invocare, ai fini della salvaguardia dei diritti procedurali di cui beneficia nell'ambito del procedimento d'indagine formale, unicamente motivi di ricorso idonei a dimostrare che la valutazione delle informazioni e degli elementi di cui la Commissione disponeva o poteva disporre, nella fase di esame preliminare della misura notificata, avrebbe dovuto far sorgere dubbi quanto alla compatibilità di quest'ultima con il mercato interno (v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008, *Régie Networks*, C-333/07, EU:C:2008:764, punto 81; del 9 luglio 2009, *3F/Commissione*, C-319/07 P, EU:C:2009:435, punto 35, e del 24 maggio 2011, *Commissione/Kronoply e Kronotex*, C-83/09 P, EU:C:2011:341, punto 59), come il carattere insufficiente o incompleto dell'esame condotto dalla Commissione durante il procedimento di indagine preliminare o l'esistenza di denunce provenienti da terzi. Orbene, si deve rilevare che il terzo motivo di ricorso riprende in modo condensato gli argomenti avanzati nell'ambito dei motivi di ricorso primo e secondo, senza evidenziare elementi specifici relativi ad eventuali serie difficoltà.

84 Per queste ragioni, occorre constatare che, poiché il Tribunale ha esaminato nel merito i suddetti motivi di ricorso, non è necessario esaminare la fondatezza del motivo di ricorso in esame.

85 Pertanto, occorre respingere integralmente il ricorso nel merito, pur accordando alla ricorrente il beneficio del trattamento riservato richiesto, atteso che la Repubblica francese e il Regno di Svezia non hanno formulato alcuna obiezione al riguardo.

### Sulle spese

86 Ai sensi dell'articolo 134, paragrafo 1, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. La ricorrente, rimasta soccombente, deve essere condannata a farsi carico delle proprie spese nonché di quelle della Commissione, conformemente alla domanda di quest'ultima, comprese le spese sostenute nell'ambito della domanda di trattamento riservato.

87 La Repubblica francese e il Regno di Svezia si faranno carico delle proprie spese, ai sensi dell'articolo 138, paragrafo 1, del regolamento di procedura.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Decima Sezione ampliata)

dichiara e statuisce:

- 1) **Il ricorso è respinto.**
- 2) **La Ryanair DAC è condannata a farsi carico delle proprie spese nonché di quelle sostenute dalla Commissione europea, comprese le spese sostenute nell'ambito della domanda di trattamento riservato.**
- 3) **La Repubblica francese e il Regno di Svezia si faranno carico delle proprie spese.**

Van der Woude

Kornezov

Buttigieg

Kowalik-Bańczyk

Hesse

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 17 febbraio 2021.

## Firme

---

\* [Lingua processuale: l'inglese.](#)