

Edizione provvisoria

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Decima Sezione ampliata)

17 febbraio 2021 (*)

«Aiuti di Stato – Mercato francese del trasporto aereo – Moratoria sul pagamento della tassa di aviazione civile e della tassa di solidarietà sui biglietti aerei dovute su base mensile nel periodo da marzo a dicembre 2020 nell’ambito della pandemia di COVID-19 – Decisione di non sollevare obiezioni – Aiuto destinato a ovviare ai danni arrecati da un evento eccezionale – Libera prestazione di servizi – Parità di trattamento – Criterio del possesso di una licenza rilasciata dalle autorità francesi – Proporzionalità – Articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE – Obbligo di motivazione»

Nella causa T-259/20,

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 C. Georgieva-Kecsmar, 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,

interveniante,

avente ad oggetto la domanda fondata sull’articolo 263 TFUE e diretta all’annullamento della decisione C(2020) 2097 final della Commissione, del 31 marzo 2020, relativa all’aiuto di Stato SA.56765 (2020/N) – Francia – COVID-19: Moratoria sul pagamento di tasse aeronautiche a favore delle imprese di trasporto pubblico aereo,

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 23 settembre 2020,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Fatti

- 1 Il 24 marzo 2020, la Repubblica francese ha notificato alla Commissione europea, conformemente all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, una misura di aiuto sotto forma di una moratoria sul pagamento della tassa di aviazione civile e della tassa di solidarietà sui biglietti aerei dovute su base mensile nel periodo da marzo a dicembre 2020 (in prosieguo: il «regime di aiuti in questione»).
- 2 Il regime di aiuti in questione, che è volto ad assicurare che le compagnie aeree titolari di una licenza di esercizio rilasciata in Francia 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) (in prosieguo: la «licenza francese»), possano mantenere liquidità sufficienti fino alla revoca delle restrizioni o dei divieti di spostamento e al ritorno a un'attività commerciale normale, differisce infatti il pagamento di tali tasse al 1° gennaio 2021 e ripartisce poi i pagamenti su un periodo di 24 mesi, ossia fino al 31 dicembre 2022. L'importo esatto delle tasse è determinato in funzione del numero di passeggeri trasportati e del numero di voli effettuati da un aeroporto francese. Inoltre, del regime di aiuti in questione beneficerebbero le imprese di trasporto pubblico aereo titolari di una licenza francese, il che implica che esse abbiano il loro «principale centro di attività» in Francia (v. punto 29 infra).
- 3 Il 31 marzo 2020, la Commissione ha adottato la decisione C(2020) 2097 final, relativa all'aiuto di Stato SA.56765 (2020/N) – Francia – COVID-19: Moratoria sul pagamento di tasse aeronautiche a favore delle imprese di trasporto pubblico aereo (in prosieguo: la «decisione impugnata»), con la quale essa, dopo aver concluso che il regime di aiuti in questione configurava un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, ha valutato la compatibilità dello stesso con il mercato interno e, più in particolare, alla luce dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE.
- 4 A tale riguardo, in primo luogo, la Commissione ha in particolare ritenuto che l'epidemia di COVID-19 costituisca un evento eccezionale ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE e che sussistesse un nesso di causalità tra i danni arrecati da tale evento e il pregiudizio compensato dal regime di aiuti in questione, in quanto quest'ultimo mirava a ridurre la crisi di liquidità delle compagnie aeree dovuta alla pandemia di COVID-19, fornendo una risposta alle esigenze di tesoreria delle imprese di trasporto pubblico aereo titolari di una licenza francese.
- 5 In secondo luogo, dopo aver ricordato che dalla giurisprudenza della Corte risultava che potevano essere compensati solo gli svantaggi economici causati direttamente da un evento eccezionale e che la compensazione non poteva eccedere l'importo di tali svantaggi, la Commissione ha anzitutto ritenuto che il regime di aiuti in questione fosse proporzionato rispetto all'importo dei danni previsti, in quanto l'importo previsionale dell'aiuto risultava inferiore ai danni commerciali attesi a seguito della crisi derivante dalla pandemia di COVID-19.
- 6 La Commissione ha poi ritenuto che il regime di aiuti in questione fosse chiaramente definito in modo non discriminatorio, dal momento che i beneficiari del regime includevano tutte le compagnie aeree titolari di licenze francesi. A questo proposito, essa ha sottolineato che il fatto che, nel caso di specie, l'aiuto fosse concesso mediante una moratoria su alcune tasse a carico anche del bilancio delle compagnie aeree titolari di licenze di esercizio rilasciate da altri Stati membri non incideva sul suo carattere non discriminatorio, giacché il regime di aiuti in questione mirava chiaramente a compensare danni subiti da compagnie aeree titolari di licenze francesi. La copertura del regime di aiuti in questione resterebbe quindi proporzionata rispetto al suo obiettivo di compensare i danni causati dalla pandemia di COVID-19. In particolare, il regime di aiuti in questione contribuirebbe a preservare la struttura del settore del trasporto aereo per le compagnie aeree titolari di licenze francesi. Di conseguenza, la Commissione ha ritenuto che le autorità francesi avessero dimostrato in tale fase che il regime di aiuti in questione non avrebbe ecceduto i danni direttamente causati dalla crisi dovuta alla pandemia di COVID-19.
- 7 La Commissione ha quindi deciso – in considerazione degli impegni assunti dalla Repubblica francese, e in particolare di quello di trasmetterle e di far da essa convalidare una metodologia dettagliata di come tale Stato membro intendeva quantificare, a posteriori e per ciascun beneficiario, l'importo dei danni connessi alla crisi causata dalla pandemia di COVID-19 – di non sollevare obiezioni nei confronti del regime di aiuti in questione.

Procedimento e conclusioni delle parti

- 8 Con atto depositato presso la cancelleria del Tribunale l'8 maggio 2020, la ricorrente ha presentato il ricorso di cui trattasi.
- 9 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 del 29 maggio 2020, il Tribunale (Decima sezione) ha accolto l'istanza di procedimento accelerato.
- 10 La Commissione ha depositato il controricorso presso la cancelleria del Tribunale il 18 giugno 2020.
- 11 In forza dell'articolo 106, paragrafo 2, del regolamento di procedura, la ricorrente ha presentato, il 30 giugno 2020, una domanda motivata di udienza di discussione.
- 12 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.
- 13 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.
- 14 Con ordinanza del 5 agosto 2020, 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.
- 15 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.
- 16 Il 21 agosto 2020, 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 La ricorrente chiede che il Tribunale voglia:
- annullare la decisione impugnata;
 - condannare la Commissione alle spese.
- 18 La Commissione chiede che il Tribunale voglia:
- respingere il ricorso;
 - condannare la ricorrente alle spese.
- 19 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.

In diritto

- 20 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.
- 21 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 su un errore manifesto di valutazione nell'esame della proporzionalità del regime di aiuti in questione rispetto ai danni causati dalla pandemia di COVID-19; il terzo motivo di ricorso verte 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

- 22 Il primo motivo di ricorso si compone, in sostanza, di quattro parti, relative alla violazione dell'articolo 18 TFUE, alla violazione del principio di proporzionalità, all'esistenza di un errore manifesto di valutazione e alla violazione del principio della libera prestazione dei servizi, il quale sarebbe stato ingiustificatamente pregiudicato. Prima di procedere al loro esame, occorre verificare il rispetto dei requisiti posti dall'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE.
- 23 Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE «[s]ono compatibili con il mercato interno (...) b) gli aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali». A tale riguardo, dalla giurisprudenza risulta che tale disposizione riguarda aiuti che sono, di diritto, compatibili con il mercato interno, purché rispondano a taluni criteri oggettivi. Ne discende che la Commissione è tenuta a dichiarare tali aiuti compatibili con il mercato interno laddove detti criteri risultino soddisfatti, senza disporre di un potere discrezionale in proposito (sentenza del 25 giugno 2008, Olympiaki Aeroporia Ypiresies/Commissione, T-268/06, EU:T:2008:222, punto 51; v. altresì, in tal senso, sentenza del 17 settembre 1980, Philip Morris/Commissione, 730/79, EU:C:1980:209, punto 17).
- 24 Di conseguenza, possono essere compensati, ai sensi della succitata disposizione, solo gli svantaggi economici causati direttamente da calamità naturali o da altri eventi eccezionali. Deve quindi esistere un legame diretto tra i danni causati dall'evento eccezionale e l'aiuto di Stato ed è necessaria una valutazione il più possibile precisa dei danni subiti (v. sentenza del 23 febbraio 2006, Atzeni e a., C-346/03 e C-529/03, EU:C:2006:130, punto 79 e giurisprudenza ivi citata).
- 25 La Commissione deve, di conseguenza, verificare se le misure di aiuto di cui trattasi si prestino o no a essere utilizzate per ovviare ai danni arrecati da eventi eccezionali ed escludere misure di ordine generale e indipendenti dai danni asseritamente provocati da simili eventi eccezionali (v., in tal senso, sentenza del 1° febbraio 2018, Larko/Commissione, T-423/14, EU:T:2018:57, punto 38). Occorre altresì che lo Stato membro interessato limiti l'importo della compensazione a quanto è necessario per ovviare ai danni subiti dai beneficiari della misura di cui trattasi.
- 26 Nel caso di specie, è incontestabile che la pandemia di COVID-19 costituisce un evento eccezionale ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE. La decisione impugnata espone i criteri della prassi decisionale della Commissione al riguardo, al punto 29, e indica poi sotto quale profilo la pandemia di COVID-19 vi corrisponde. La ricorrente, senza disconvenirne, ha tuttavia affermato, in udienza, che, nelle loro memorie, la Commissione e la Repubblica francese consideravano come costitutive di detto evento le misure di restrizione del trasporto e di confinamento adottate da tale Stato membro, e non già la stessa pandemia. In realtà, come la Commissione dimostra al punto 35 del controricorso, chiarito dalla nota a piè di pagina n. 18, la suddetta pandemia e le misure adottate dalle

autorità francesi per farvi fronte sono considerate nel loro insieme come l'evento eccezionale in questione, come risulta dalla formulazione esplicita dei punti 15 e 50 della decisione impugnata. Infatti, dette misure, eccezionalmente restrittive, in particolare in relazione alla libertà di movimento, in Francia come all'interno dell'Unione europea, trovano la loro ratio solo nella volontà di limitare la propagazione della pandemia. Quest'ultima ha imposto le misure in questione, le quali hanno a loro volta prodotto i loro effetti sulle compagnie aeree operanti nel mercato francese. Il nesso di causalità tra l'evento eccezionale e il danno è quindi ininterrotto. Un approccio simile risulta del resto dalla giurisprudenza. In tal senso, il Tribunale ha rilevato, nella sentenza del 25 giugno 2008, *Olympiaki Aeroporia Ypiresies/Commissione* (T-268/06, EU:T:2008:222, punto 49), che la Commissione aveva giustamente ricordato il carattere di evento eccezionale della chiusura dello spazio aereo degli Stati Uniti dall'11 al 14 settembre 2001, e ha concluso che erano qualificati come eventi eccezionali non solo gli attentati, ma anche la chiusura dello spazio aereo.

- 27 Il nesso di causalità, quale richiesto dall'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE, tra la pandemia di COVID-19 e le misure di restrizione e di confinamento adottate dalle autorità francesi, da un lato, e i danni economici subiti dalle compagnie aeree operanti in Francia, dall'altro, è quindi dimostrato, avendo il trasporto aereo, in particolare di passeggeri (v. punti da 35 a 37 della decisione impugnata), raggiunto un livello quasi nullo nel territorio francese.

Sulle prime tre parti del primo motivo di ricorso, relative alla violazione dell'articolo 18 TFUE, alla violazione del principio di proporzionalità e all'esistenza di un errore manifesto di valutazione

- 28 Nel caso di specie, in primo luogo, il regime di aiuti in questione consiste nella concessione di una moratoria relativa al pagamento di tasse aeronautiche a favore di compagnie aeree in possesso di una licenza francese, il che implica che il loro «principale centro di attività» si trovi in Francia (v. punto 29 infra). Tale regime è limitato nel tempo, poiché riguarda l'importo delle tasse normalmente esigibili su base mensile per il periodo da marzo a dicembre 2020. Come risulta dal punto 2 supra, l'espressione «licenza francese» si riferisce a una licenza rilasciata, ai sensi dell'articolo 3 del regolamento n. 1008/2008, dalle autorità francesi.

- 29 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 possa ottenere più licenze creando più persone giuridiche distinte, ad esempio tramite la costituzione di controllate.

- 30 Ciò chiarito, 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).

- 31 Nel caso di specie, è necessario constatare che il criterio di ammissibilità relativo al possesso di una licenza francese comporta un trattamento diverso delle compagnie aeree il cui principale centro di attività è situato in Francia, che possono beneficiare della moratoria concessa dallo Stato, e di quelle il cui principale centro di attività è situato in un altro Stato membro e che operano in Francia, verso la Francia e dalla Francia in forza della libera prestazione dei servizi e della libertà di stabilimento, che non possono accedervi.

- 32 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 2, 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.
- 33 In primo luogo, per quanto riguarda l'obiettivo del regime di aiuti in questione, occorre constatare che esso, conformemente alla lettera dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE, è, in generale, di ovviare, nel settore del trasporto aereo, al danno derivante dall'evento eccezionale di cui trattasi. Pertanto, lo scopo specifico del regime di aiuti in questione non è il mantenimento della struttura del mercato aereo in Francia in quanto tale, come sostiene la ricorrente (punto 66 in limine dell'atto di ricorso), bensì, come adduce giustamente la Commissione, di ridurre, attraverso la concessione di una moratoria, gli oneri delle compagnie aeree duramente colpite dalle misure di restrizione del trasporto e di confinamento adottate dalla Repubblica francese per far fronte alla pandemia di COVID-19 (v., al riguardo, punti 2 e 3 della decisione impugnata, sotto il titolo «Obiettivo della misura») e, più precisamente, attraverso la leva fiscale, di differire il pagamento delle due tasse aeronautiche di cui trattasi, dovute per il periodo compreso tra il marzo e il dicembre 2020, e ciò a favore delle compagnie aeree in possesso di una licenza francese, vale a dire non una licenza nazionale, come la ricorrente vorrebbe lasciar intendere, bensì una licenza di esercizio dell'Unione rilasciata dalle autorità francesi ai sensi del regolamento n. 1008/2008. Atteso che, al momento dell'adozione della decisione impugnata, tali misure di restrizione del trasporto e di confinamento avevano già portato all'immobilizzazione di un gran numero di velivoli e tale situazione non ha fatto che peggiorare in seguito, comportando la chiusura di aeroporti nel territorio francese e portando all'annullamento di quasi tutti i voli previsti nella fase più critica del periodo di confinamento, risulta che una misura come il regime di aiuti in questione mira effettivamente ad attenuare il danno subito dalle compagnie aeree operanti nel territorio interessato per via delle misure di restrizione del trasporto e di confinamento decise dalla Repubblica francese.
- 34 Si deve ritenere che, giacché l'esistenza di un evento eccezionale in relazione ai danni che il regime di aiuti in questione è volto a riparare è dimostrata e, più in particolare, detto regime mira a ridurre gli oneri gravanti sulle compagnie aeree duramente colpite dalle misure di restrizione del trasporto e di confinamento adottate dalla Repubblica francese per far fronte alla pandemia di COVID-19, l'obiettivo del regime di aiuti in questione soddisfi i requisiti posti dall'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE.
- 35 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.
- 36 Anzitutto, relativamente all'adeguatezza del regime di aiuti in questione, va rilevato che le modalità di tale regime di aiuti consistono nella mancata riscossione temporanea di tasse attraverso la concessione di una moratoria alle imprese ammissibili, ossia quelle titolari di una licenza francese.
- 37 Di conseguenza, da un lato, la riparazione dei danni non avviene prendendo come criterio di ripartizione, in quanto tale, la nazionalità delle vittime di tali danni, ma richiede di fatto un legame istituzionale con il luogo in cui si sono verificati i danni causati dalle misure di restrizione del trasporto e di confinamento, ossia il luogo del principale centro di attività, atteso che il criterio di ammissibilità al regime di aiuti in questione è il rilascio di una licenza francese, la quale presuppone che il luogo del principale centro di attività della compagnia aerea si trovi in Francia. Dall'altro lato, tale legame è anche, in realtà, temporale, in quanto, come indica la ricorrente al punto 59 dell'atto di ricorso, non è facile ottenere una licenza di un altro Stato membro, poiché una compagnia aerea deve in quel caso non solo trasferire il luogo del suo principale centro di attività, ma anche presentare una nuova domanda di licenza di esercizio, mentre una prestazione di servizi può cessare da un giorno all'altro. È quindi normale che lo Stato membro interessato cerchi di assicurarsi che le compagnie aeree

ammissibili al regime di aiuti in questione abbiano una presenza stabile, affinché esse possano essere presenti nel territorio francese per onorare il differimento del pagamento di tasse consentito, di modo che l'assenza di entrate fiscali sia, nel medio termine, la meno elevata possibile. Orbene, il criterio del possesso di una licenza francese, nella misura in cui implica la presenza del principale centro di attività delle compagnie aeree nel territorio francese, 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 la Repubblica francese avesse adottato un altro criterio che consentisse l'ammissibilità di compagnie aeree operanti nel territorio francese con una licenza rilasciata da un altro Stato membro, al pari della ricorrente, atteso che una prestazione di servizi è, per definizione, più incerta quanto alla sua durata, poiché può cessare in termini molto brevi, se non immediatamente.

- 38 In secondo luogo, le modalità di concessione dell'aiuto, le quali hanno carattere fiscale, riflettono la possibilità e l'obbligo, per le autorità francesi, 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 francese, poiché le autorità francesi 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 46 della decisione impugnata. Tale punto dispone infatti che il regime di aiuti in questione «prevede anche che le perdite commerciali per impresa beneficiaria saranno valutate e stimate a posteriori dalla direzione generale dell'aviazione civile sulla base dei conti operativi certificati e sottoposti a revisione per il 2020 forniti da ciascuna delle compagnie aeree beneficiarie dell'aiuto» e che «[l]a concessione degli aiuti sarà subordinata alla fornitura da parte delle imprese di trasporto pubblico aereo dei documenti giustificativi necessari per calcolare i danni». Le autorità francesi non hanno invece alcuna competenza, in forza del medesimo regolamento, a vigilare la situazione finanziaria delle compagnie aeree non in possesso di una licenza francese.
- 39 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 29 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 Francia. 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 francese e le autorità francesi e, quindi, un legame specifico e stabile tra di esse che soddisfa adeguatamente i requisiti prescritti all'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE, i quali richiedono che l'aiuto ponga rimedio ai danni causati da eventi eccezionali. 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 59 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.
- 40 È quindi certo che, adottando tale criterio, la Repubblica francese ha cercato, in sostanza, di assicurarsi dell'esistenza di un legame permanente tra sé e le compagnie aeree beneficiarie della moratoria, 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 francesi 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.
- 41 Pertanto, limitando il beneficio dell'aiuto alle sole compagnie aeree in possesso di una licenza francese, in considerazione dei legami stabili e reciproci tra le stesse e l'economia francese, il regime

di aiuti in questione è idoneo a conseguire l'obiettivo di ovviare ai danni arrecati da un evento eccezionale ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE.

- 42 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 sul mercato del trasporto di passeggeri dalla Francia e verso la Francia una quota di mercato significativa pari a circa il 7%, che è la terza compagnia aerea in Francia e che partecipa alla struttura del mercato aereo francese dal 1997 (punto 66 dell'atto di ricorso), la Commissione è incorsa in un errore di valutazione escludendo compagnie aeree come la ricorrente stessa, in quanto lo Stato membro interessato non dispone presso compagnie operanti con una licenza rilasciata da un altro Stato membro dei mezzi che consentano di effettuare le verifiche descritte al punto 46 della decisione impugnata. Inoltre, tale quota di mercato riguarda solo il trasporto aereo di passeggeri, ad esclusione del trasporto merci, e si riferisce, per definizione, a un periodo precedente all'evento eccezionale, mentre la questione, secondo la giurisprudenza citata al punto 24 supra, è di valutare il più precisamente possibile i danni subiti.
- 43 In quarto luogo, quanto alla proporzionalità del regime di aiuti in questione, si deve ritenere che, adottando il criterio della licenza francese, lo Stato membro interessato, tenuto conto, come giustamente sottolinea la Commissione, del fatto che gli Stati membri non hanno risorse illimitate, abbia riservato il beneficio del regime di aiuti in questione alle compagnie aeree più duramente colpite dalle misure di restrizione del trasporto e di confinamento adottate da questo stesso Stato e che, per definizione, hanno effetto nel suo territorio. Come adduce la Commissione nel controricorso, nel 2019 Air France ha effettuato il 98,83% dei suoi voli in Francia, dalla Francia e verso la Francia; Transavia.com il 97,05%, percentuale che è del 100% per Hop! Aigle Azur, Air Corsica, Corsair, XL Airways France, ecc. Al contrario, i voli in Francia, verso la Francia e dalla Francia hanno rappresentato solo una quota ben più esigua delle attività delle altre compagnie: ad esempio, il 22,99% per easyJet, l'8,3% per la ricorrente, il 18,93% per Vueling airlines, ecc.
- 44 Tali dati dimostrano che le compagnie aeree ammissibili sono in proporzione molto più duramente colpite di quanto non lo sia la ricorrente, la quale, secondo gli ultimi dati forniti, effettuava solo l'8,3% della sua attività in Francia, verso la Francia e dalla Francia, contro il 100% per talune compagnie ammissibili.
- 45 In quinto luogo, la ricorrente propone l'ipotesi di un regime di aiuti alternativo fondato sulle rispettive quote di mercato delle compagnie aeree. In udienza, essa ha menzionato altri possibili criteri, come il numero di passeggeri trasportati o gli itinerari.
- 46 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).
- 47 In ogni caso, occorre rilevare che, per le ragioni illustrate ai punti da 37 a 41 supra, l'estensione del regime di aiuti in questione a compagnie non stabilite in Francia non avrebbe consentito di conseguire in modo altrettanto preciso e senza rischio di sovracompensazione l'obiettivo di detto regime in quanto, come sottolineato al punto 42 supra, l'esigenza di prendere in considerazione il trasporto aereo relativo alla Francia 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.
- 48 Di conseguenza, concentrando il regime di aiuti in questione su uno dei settori economici maggiormente colpiti dalle conseguenze delle misure di restrizione del trasporto e di confinamento, vale a dire il settore del trasporto aereo, e rivolgendosi, nell'ambito di tale settore, alle compagnie

aeree in possesso di una licenza francese, lo Stato membro interessato ha soddisfatto il dettame giurisprudenziale ricordato al punto 32 supra e la Commissione non era tenuta a sanzionare tale delimitazione, sempre che la scelta di tale criterio di ammissibilità consentisse di garantire la proporzionalità del regime di aiuti in questione.

49 La Commissione, nella decisione impugnata, ha quindi approvato un regime di aiuti volto effettivamente a ovviare ai danni arrecati dall'evento eccezionale costituito dall'insorgenza della pandemia di COVID-19 e dalle misure di restrizione e di confinamento adottate dalla Repubblica francese in reazione alla stessa e che non eccede, nelle sue modalità di concessione dell'aiuto, quanto era necessario per conseguire l'obiettivo di detto regime. Si deve pertanto constatare, alla luce dei principi ricordati al punto 32 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 in possesso di una licenza francese, 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 francese.

50 Da quanto precede risulta che l'obiettivo del regime di aiuti in questione soddisfa i requisiti della deroga prevista dall'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE e che le modalità di concessione dell'aiuto non vanno al di là di quanto è necessario per conseguire tale obiettivo.

51 Occorre, di conseguenza, respingere le prime tre parti del primo motivo di ricorso, 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.

Sulla quarta parte del primo motivo di ricorso, relativa alla violazione del principio della libera prestazione dei servizi, il quale sarebbe stato ingiustificatamente pregiudicato

52 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 Francia avrebbero subito danni causati dalla pandemia di COVID-19, ai quali il regime di aiuti in questione mirerebbe a ovviare, e farebbero parte della struttura del settore aereo, che detto regime mirerebbe a preservare. 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 ovviare ai danni arrecati dalla pandemia di COVID-19 e di preservare la struttura del settore aereo, potrebbe essere conseguito senza pregiudicare la libera prestazione dei servizi se di esso beneficiassero tutte le compagnie aeree operanti in Francia indipendentemente dallo Stato membro che ha rilasciato la loro licenza di esercizio dell'Unione, semplicemente tenendo conto del loro contributo complessivo alle tasse oggetto del regime di aiuti in questione.

53 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 struttura del medesimo, non renderebbe necessario aiutare unicamente le compagnie aeree in possesso di una licenza francese, dal momento che le compagnie aeree operanti in Francia in forza di una licenza rilasciata da un altro Stato membro sarebbero altrettanto importanti per la struttura del settore aereo in Francia e in tutta l'Unione. 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.

54 In via preliminare, 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, occorre rinviare all'esame delle prime tre parti del primo motivo di ricorso.

- 55 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).
- 56 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.
- 57 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 alla moratoria sulla riscossione delle tasse in questione concessa dalla Repubblica francese, essa non dimostra tuttavia in che modo detta esclusione sia tale da dissuaderla dall'effettuare prestazioni di servizi dalla Francia e verso la Francia. 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 tre parti del primo motivo di ricorso, sono nondimeno necessari e proporzionati per ovviare ai danni arrecati dall'evento eccezionale costituito dalla pandemia, conformemente ai requisiti di cui all'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE.
- 58 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, relativo a un errore manifesto di valutazione nell'esame, da parte della Commissione, della proporzionalità dell'aiuto rispetto ai danni causati dalla crisi della COVID-19

- 59 Con il secondo motivo di ricorso, la ricorrente sostiene che la Commissione non ha proceduto a una valutazione adeguata del valore del vantaggio concesso ai beneficiari dell'aiuto e che essa è quindi incorsa in un errore manifesto di valutazione.
- 60 A tale riguardo, la ricorrente ricorda in particolare che, nella decisione impugnata, la Commissione ha valutato la proporzionalità del volume dell'aiuto rispetto ai danni causati dalla crisi della COVID-19 e ha concluso che l'importo del volume dell'aiuto era pari a EUR 29,9 milioni. Tale importo sarebbe stato calcolato per riflettere l'importo degli interessi che i beneficiari dell'aiuto avrebbero dovuto pagare per ottenere un importo in denaro pari all'importo delle tasse il cui pagamento è differito dall'aiuto. Orbene, un simile ragionamento sarebbe manifestamente errato sotto due profili.
- 61 Infatti, in primo luogo, dal punto 47 della decisione impugnata risulterebbe che il calcolo del volume dell'aiuto da parte della Commissione si basa sull'applicazione di un tasso di riferimento Euribor (Euro interbank offered rate) maggiorato di 1 000 punti base che, secondo la sua comunicazione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione (GU 2008, C 14, pag. 6), corrisponde all'ipotesi di un tasso di mercato per un prestito a un debitore appartenente alla categoria di rating «Negativo/Difficoltà finanziarie (CCC e inferiore)», con costituzione di garanzie bassa. Orbene, la ricorrente osserva, da un lato, che tale calcolo si basa sull'ipotesi non dimostrata che esisterebbero ancora creditori sul mercato che sarebbero pronti, nelle circostanze attuali, a fornire liquidità a tali tassi alle compagnie aeree ammissibili al beneficio dell'aiuto e, dall'altro, che la Commissione non spiega perché tale ipotesi sarebbe ragionevole. Inoltre, secondo la ricorrente, un'altra ipotesi credibile è che nessun creditore sul mercato avrebbe fornito liquidità ai beneficiari del regime di aiuti in questione, il che implicherebbe, secondo la prassi decisionale consolidata della

Commissione, che l'importo dell'aiuto da prendere in considerazione ai fini della compensazione sia tanto elevato quanto l'importo nominale della liquidità fornita. Su tale base, l'importo reale della compensazione da prendere in considerazione sarebbe molto più elevato e raggiungerebbe EUR 200,1 milioni.

- 62 In secondo luogo, il calcolo della compensazione effettuato dalla Commissione prenderebbe in considerazione il vantaggio di tesoreria, ma trascurerebbe un altro vantaggio concesso ai beneficiari del regime di aiuti in questione, ossia il vantaggio concorrenziale derivante dal suo carattere discriminatorio, per via del fatto che il beneficio del regime di aiuti in questione è riservato alle compagnie aeree in possesso di una licenza di esercizio dell'Unione rilasciata dalla Repubblica francese. Esso infatti offrirebbe un sostegno di tesoreria a queste ultime proprio nel momento in cui il traffico riprenderebbe, vale a dire alla fine prevista della crisi dovuta alla pandemia di COVID-19, a danno dei loro concorrenti che continueranno a dover pagare le stesse tasse. Anche tale vantaggio concorrenziale avrebbe dunque un valore e si tradurrebbe, per i beneficiari dell'aiuto, nell'acquisizione di quote di mercato maggiori rispetto a quelle che potrebbero acquisire altrimenti.
- 63 Pertanto, secondo la ricorrente, l'esame da parte della Commissione dell'adeguatezza della compensazione dei danni è viziato, poiché uno degli elementi di confronto tra i danni e la loro compensazione sarebbe sottostimato. Inoltre, le condizioni di recupero imposte nella conclusione della decisione impugnata non sarebbero idonee a porre rimedio a tale lacuna, in quanto non farebbero riferimento al valore del vantaggio concorrenziale concesso ai beneficiari dell'aiuto.
- 64 La Commissione, sostenuta dalla Repubblica francese, contesta tali argomenti.
- 65 Anzitutto, occorre rinviare alle osservazioni svolte in precedenza in risposta al primo motivo di ricorso sulla proporzionalità del regime di aiuti in questione (v. punti da 35 a 49 supra).
- 66 Per quanto riguarda poi la prima parte del secondo motivo di ricorso, relativa all'esistenza di un errore manifesto di valutazione e alla violazione del principio di proporzionalità in quanto la Commissione avrebbe preso in considerazione, per determinare l'importo del regime di aiuti in questione, unicamente l'importo nominale risultante dal differimento di tributi risultante dalla moratoria, il che comporterebbe che l'importo del regime di aiuti in questione sovracompensa i danni derivanti dall'evento eccezionale, occorre considerare quanto segue.
- 67 In primo luogo, la ricorrente non menziona il fatto che il differimento di oneri fiscali risultante dalla moratoria riguarda solo le tasse aeronautiche, e non l'insieme dei tributi cui sono soggette le compagnie aeree ammissibili. Orbene, dal momento che alcune imposte, come l'imposta sulle società, sono versate nel 2020 sulla base dei risultati dell'esercizio 2019, le compagnie ammissibili al regime di aiuti in questione, imponibili in Francia in quanto ivi hanno il loro principale centro di attività, dovrebbero continuare a versare taluni oneri fiscali che non gravano sulla ricorrente, dato che quest'ultima agisce in qualità di prestatore di servizi da un altro Stato membro o attraverso la libertà di stabilimento.
- 68 In secondo luogo, come la Commissione afferma nella decisione impugnata, l'importo dei danni subiti dai beneficiari del regime di aiuti in questione a causa dell'evento eccezionale è, con tutta probabilità, più elevato, in termini di nominale, rispetto all'importo totale, in termini di nominale, del regime di aiuti in questione (circa EUR 680 milioni contro EUR 200,1 milioni), cosicché lo spettro di un'eventuale sovracompensazione deve essere chiaramente escluso.
- 69 In terzo luogo, sebbene la ricorrente a ragione evochi la possibile riluttanza o, in ogni caso, la grande prudenza degli istituti bancari nell'ambito della pandemia, essa non può fondatamente muovere dall'assunto della totale mancanza di prestiti da parte di questi ultimi. Al di là al fatto che, come ricorda giustamente la Commissione, l'onere della prova incombe sulla ricorrente, la quale deve quindi provare il carattere non plausibile della valutazione operata dalla Commissione, va necessariamente constatato il carattere puramente ipotetico dell'asserzione secondo la quale alle compagnie aeree ammissibili non verrebbe concesso alcun prestito. Tale affermazione è forse esatta per l'una o l'altra delle compagnie aeree beneficiarie del regime di aiuti in questione, ma non può essere generalizzata e, in ogni caso, non può essere accolta senza il minimo principio di prova a suo sostegno. È più verosimile che gli istituti bancari saranno inclini a sostenerle, applicando al contempo ai prestiti

concessi tassi per essi interessanti. Ciò premesso, l'ipotesi contemplata dalla Commissione di prestiti maggiorati in funzione del margine più elevato risultante dalla comunicazione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione (1 000 punti base), corrispondente alla situazione in cui il debitore ha un basso rating e dispone di un collaterale scarso, appare prudente e adeguata. La Commissione non è quindi incorsa in un errore di valutazione.

- 70 In ogni caso, non può essere accolto l'argomento secondo il quale l'importo dei danni derivanti, per le compagnie aeree il cui principale centro di attività si trova in Francia, dall'evento eccezionale costituito dalla pandemia di COVID-19 potrebbe essere sovrastimato mediante la concessione di una moratoria sulle tasse aeronautiche, sia che l'importo del regime di aiuti in questione venga stimato sulla base del calcolo degli interessi maggiorati sull'importo di tali tasse in funzione della durata del differimento di pagamento, ossia EUR 29,9 milioni, sia che venga considerato il suo valore nominale totale, vale a dire EUR 200,1 milioni, se non altro per le ragioni illustrate al punto 68 supra. Inoltre, le misure di controllo adottate e ricordate al punto 46 della decisione impugnata mirano proprio a prevenire qualsiasi rischio di sovracompensazione e non sarebbero state possibili nel caso di prestatori di servizi stabiliti in un altro Stato membro, al pari della ricorrente.
- 71 In più, occorre aggiungere che la Commissione ha preso in considerazione, per dichiarare il regime di aiuti in questione compatibile con il mercato interno, gli impegni della Repubblica francese a fornirle una metodologia, il che costituisce una garanzia supplementare per evitare qualsiasi rischio di sovracompensazione.
- 72 La prima parte del secondo motivo di ricorso deve essere quindi respinta.
- 73 Per quanto riguarda la seconda parte del secondo motivo di ricorso, è sufficiente indicare, al pari della Commissione, che essa non può essere accolta, in quanto contrasta con la giurisprudenza del giudice dell'Unione relativa alla determinazione dell'importo dell'aiuto sia nell'ottica della valutazione del vantaggio sia in quella del recupero dell'importo di un aiuto illegale e contrario al mercato interno. I vantaggi «di secondo livello», in realtà perché troppo ipotetici e troppo complessi da identificare in modo certo, non devono essere presi in considerazione, circostanza che la ricorrente non poteva ignorare, alla luce di quanto statuito nella sentenza del 21 dicembre 2016, Commissione/Aer Lingus e Ryanair Designated Activity (C-164/15 P e C-165/15 P, EU:C:2016:990, punti da 90 a 92).
- 74 Per tutte le ragioni suesposte, il secondo motivo di ricorso deve essere respinto.

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

- 75 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.
- 76 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 valutato, anche succintamente, il valore del vantaggio concorrenziale concesso alle compagnie aeree che possono essere ammesse al beneficio dell'aiuto, e, in terzo luogo, non avendo motivato il suo calcolo dell'importo dell'aiuto.
- 77 Inoltre, la Commissione sarebbe altresì venuta meno al suo obbligo di fornire una motivazione adeguata. Infatti, la decisione impugnata ammetterebbe che le tasse per le quali l'aiuto concede una moratoria sono dovute anche dalle compagnie aeree la cui licenza di esercizio dell'Unione è rilasciata da un altro Stato membro, ma indicherebbe che tale circostanza non incide sul suo carattere non discriminatorio, giacché la misura mira chiaramente a compensare danni subiti da compagnie aeree titolari di licenze di esercizio rilasciate dalla Repubblica francese. Orbene, ciò sarebbe contraddittorio,

in quanto equivarrebbe ad affermare che l'aiuto non è discriminatorio poiché il suo obiettivo principale è quello di discriminare. Inoltre, il riferimento, alla nota a piè di pagina n. 23 della decisione impugnata, al precedente risultante dalla sua decisione del 12 marzo 2002 nel caso N 854/2001 – Regno Unito – Aiuti alle compagnie aeree per via della chiusura dello spazio aereo, sarebbe solo un tentativo infruttuoso di trovare una parvenza di base giuridica a quello che sarebbe stato sin dal principio un ragionamento fondamentalmente errato. Pertanto, il ragionamento della Commissione sarebbe o assente o tautologico o contraddittorio. Infatti, la contraddizione tra gli obiettivi dichiarati, ossia ovviare ai danni arrecati dalla pandemia di COVID-19 e preservare la struttura del settore aereo per le compagnie aeree la cui licenza di esercizio dell'Unione è stata rilasciata in Francia, e i mezzi sproporzionati e controproducenti utilizzati per raggiungerli, ossia la concessione di un aiuto discriminatorio, non consentirebbe né agli interessati né al Tribunale di comprendere quale fosse l'obiettivo della misura di aiuto di Stato di cui trattasi, 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 dalla Repubblica francese.

- 78 La Commissione contesta tali argomenti. La Repubblica francese rinvia al controricorso al riguardo.
- 79 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 esaminato le misure che le avevano notificato gli Stati membri e ha adottato le decisioni relative a queste ultime, tra cui la decisione impugnata. A tale riguardo, dai punti 1 e 3 supra consta che sono trascorsi soltanto sette giorni tra la notifica del regime di aiuti in questione e l'adozione della decisione impugnata.
- 80 Orbene, nonostante tali circostanze eccezionali, occorre rilevare che, nel caso di specie, la decisione impugnata contiene 53 punti e consente, in maniera chiara e articolata, 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.
- 81 In secondo luogo, i dati numerici che servono da fondamento alla determinazione dell'obiettivo del regime di aiuti in questione e al modo di conseguire tale obiettivo (moratoria sulle tasse aeronautiche delle compagnie aeree titolari di una licenza francese) sono esposti con precisione. In particolare, occorre constatare, alla luce del tenore letterale del punto 3 della decisione impugnata, che la ricorrente non poteva fraintendere l'obiettivo del regime di aiuti in questione. Quanto all'affermazione relativa all'impossibilità di determinare l'importo di detto regime, essa è carente in punto di fatto, per le ragioni esposte dalla Commissione, ossia che il punto 47 e la nota a piè di pagina n. 22 della decisione impugnata, in combinato disposto con i punti 7 e 8 della medesima, forniscono ragioni chiare che consentono di giungere all'importo di EUR 29,9 milioni.
- 82 In terzo luogo, per quanto riguarda la motivazione relativa ai vantaggi «di secondo livello», la Commissione non aveva assolutamente alcun obbligo al riguardo, atteso che tali vantaggi non dovevano essere esaminati nella prospettiva dell'individuazione dell'importo dell'aiuto.
- 83 In quarto luogo, poiché la decisione impugnata è stata adottata sulla base dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE, è alla luce dell'osservanza dei requisiti posti da tale disposizione che deve essere esaminata la motivazione della decisione in parola. Orbene, la motivazione della decisione impugnata denota un'osservanza scrupolosa delle condizioni poste dalla giurisprudenza sia per quanto riguarda la qualificazione dell'evento come «eccezionale» sia per quanto riguarda l'esame del nesso di causalità tra tale evento e i danni subiti dai beneficiari del regime di aiuti in questione.
- 84 Pertanto, poiché la Commissione, nella decisione impugnata, ha esposto le ragioni per le quali il regime di aiuti in questione soddisfaceva i requisiti posti dall'articolo 107, paragrafo 2, lettera b),

TFUE e, in particolare, perché il criterio di ammissibilità del possesso di una licenza francese era necessario, adeguato e proporzionato, essa ha soddisfatto l'obbligo di motivazione.

85 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

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

87 Per di più, 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.

88 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.

89 Pertanto, occorre respingere integralmente il ricorso nel merito, pur accordando alla ricorrente il beneficio del trattamento riservato richiesto, atteso che la Repubblica francese non ha formulato alcuna obiezione al riguardo.

Sulle spese

90 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.

91 La Repubblica francese si farà 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 si farà 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.](#)