



Sentenze nelle cause T-607/17, T-716/17, e T-8/18  
Volotea/Commissione, Germanwings/Commissione, easyJet/Commissione

Stampa e Informazione

## **Il Tribunale respinge i ricorsi contro la decisione della Commissione che dichiara illegale l'aiuto concesso dall'Italia a favore di varie compagnie aeree che servono la Sardegna**

*Le società di gestione degli aeroporti sardi non sono i soggetti beneficiari dell'aiuto, ma soltanto gli intermediari tra la Regione autonoma della Sardegna e le compagnie aeree, le quali devono, quindi, rimborsare a quest'ultima gli aiuti pubblici*

Con le sentenze easyJet/Commissione (T-8/18), Volotea/Commissione (T-607/17) e Germanwings/Commissione (T-716/17), pronunciate il 13 maggio 2020, il Tribunale **ha respinto i ricorsi presentati dalle compagnie aeree easyJet, Volotea e Germanwings** (in prosieguo: le «compagnie aeree») **diretti all'annullamento della decisione della Commissione del 29 luglio 2016 che ha dichiarato parzialmente incompatibile col mercato interno l'aiuto concesso dall'Italia a favore di varie compagnie aeree europee che servono la Sardegna, fra cui le tre di cui trattasi**<sup>1</sup>.

Secondo tale decisione, il regime di sostegno istituito, in Italia, dalla Regione autonoma della Sardegna (in prosieguo: la «Regione») ai fini dello sviluppo del trasporto aereo **costituiva un aiuto di Stato concesso non già alle società di gestione dei principali aeroporti sardi (Alghero, Cagliari-Elmas e Olbia), bensì alle compagnie aeree interessate.**

Nel 2010, una legge regionale<sup>2</sup>, notificata dall'Italia alla Commissione conformemente all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, ha autorizzato il finanziamento degli aeroporti dell'isola ai fini dello sviluppo del trasporto aereo, in particolare attraverso la destagionalizzazione dei collegamenti aerei con la Sardegna. Tale legge regionale è stata attuata mediante una serie di misure adottate dalla Giunta regionale (la legge regionale e le misure adottate sono denominate, congiuntamente, in prosieguo: le «misure controverse»).

Le misure controverse prevedevano in particolare la conclusione di accordi commerciali tra le società di gestione aeroportuale e le compagnie aeree al fine di migliorare il collegamento aereo dell'isola e di garantirne la promozione come destinazione turistica. Esse fissavano, inoltre, le condizioni e le modalità di rimborso, da parte della Regione, alle società di gestione aeroportuale delle somme versate da queste ultime alle compagnie aeree in forza di tali accordi.

Il 29 luglio 2016, la Commissione ha adottato una decisione che dichiarava il regime di aiuti istituito dalle misure controverse in parte incompatibile con il mercato interno e disponeva il recupero degli aiuti in questione presso le compagnie aeree considerate beneficiarie. A sostegno del ricorso di annullamento, queste ultime deducevano vari motivi vertenti, in particolare, su errori di diritto quanto alla nozione di aiuto di Stato, alla possibilità di giustificare l'aiuto controverso nonché all'ordine di recupero dell'aiuto controverso.

<sup>1</sup> Decisione (UE) 2017/1861 della Commissione, del 29 luglio 2016, sull'aiuto di Stato SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Italia – Compensazione agli aeroporti sardi per obblighi di servizio pubblico (SIEG) (GU 2017, L 268, pag. 1).

<sup>2</sup> Legge regionale n. 10/2010 – Misure per lo sviluppo del trasporto aereo (Bollettino ufficiale della Regione autonoma della Sardegna n. 12, del 16 aprile 2010).

Relativamente, anzitutto, agli elementi costitutivi di un aiuto di Stato, il Tribunale ha dichiarato, in primo luogo, che la Commissione aveva correttamente ritenuto **che le compagnie aeree fossero beneficiarie del regime di aiuti controverso per via della concessione di un vantaggio mediante risorse statali attraverso pagamenti imputabili alla Regione.**

A tale riguardo, il Tribunale ha, prima di tutto, confermato che **i pagamenti effettuati dalle società di gestione aeroportuale alle compagnie aeree, in forza degli accordi conclusi, rappresentavano una mobilitazione di risorse statali**, in quanto i fondi versati dalla Regione alle società di gestione aeroportuale erano stati utilizzati per effettuare i pagamenti in questione. A sostegno di tale conclusione, il Tribunale ha analizzato le **modalità previste ai fini del rimborso da parte della Regione dei pagamenti effettuati dalle società di gestione aeroportuale alle compagnie aeree in forza degli accordi conclusi.** Il Tribunale ha così rilevato l'esistenza di un meccanismo di controllo che subordinava il rimborso, del resto scaglionato, dei fondi impegnati alla presentazione di relazioni contabili e di documenti giustificativi comprovanti la conformità degli accordi, in forza dei quali i pagamenti erano stati effettuati, agli obiettivi perseguiti dalla legge regionale nonché la loro corretta esecuzione. Il Tribunale ne ha dedotto che il divieto degli aiuti di Stato poteva applicarsi ai pagamenti effettuati dalle società di gestione aeroportuale alle compagnie aeree in applicazione delle misure controverse.

Il Tribunale ha poi sottolineato, per quanto riguarda l'imputabilità alla Regione dei pagamenti effettuati dalle società di gestione aeroportuale a favore delle compagnie aeree, che anche il livello di controllo esercitato dallo Stato sulla concessione di un vantaggio deve essere preso in considerazione al fine di accertare il coinvolgimento delle autorità pubbliche nella sua adozione, altrimenti il vantaggio concesso non può essere loro imputato. Esaminando la decisione impugnata alla luce di tali criteri, il Tribunale ha dunque ritenuto che, nel caso di specie, **il livello di controllo esercitato dalla Regione sulla concessione dei fondi alle compagnie aeree dimostrasse il suo coinvolgimento nello stanziamento dei fondi.** Le misure controverse avevano infatti consentito alla Regione di esercitare uno stretto controllo sulle società di gestione aeroportuale che avevano deciso di chiedere le misure di finanziamento previste nell'ambito del regime di aiuti controverso. Tale controllo si manifestava attraverso l'approvazione preliminare dei loro programmi di attività o attraverso le condizioni richieste in vista del rimborso delle somme versate alle compagnie aeree. Secondo il Tribunale, l'esercizio di un simile controllo da parte della Regione dimostrava che le misure di finanziamento in questione erano ad essa imputabili. Di conseguenza, il Tribunale ha approvato la decisione della Commissione di ritenere che **le società di gestione aeroportuale potessero essere considerate intermediari tra la Regione e le compagnie aeree**, poiché avevano trasferito a queste ultime l'integralità dei fondi ricevuti dalla Regione e avevano quindi agito conformemente alle istruzioni ricevute dalla Regione mediante i programmi di attività da essa approvati.

Il Tribunale ha altresì approvato la conclusione della Commissione secondo la quale **le società di gestione aeroportuale non erano beneficiarie del regime di aiuti controverso.** Di conseguenza, esso ha anche dichiarato che a ragione la Commissione non aveva esaminato le transazioni effettuate tra le compagnie aeree e le società di gestione aeroportuale alla luce del criterio dell'operatore privato in economia di mercato. Tali società di gestione, che non erano detenute dalla Regione, si erano infatti limitate, essenzialmente, ad attuare il regime di aiuti controverso instaurato dalla Regione. Per quanto riguarda, invece, l'applicazione di tale criterio alle decisioni della Regione, il Tribunale ha ritenuto che essa non avesse agito come investitore, in quanto aveva istituito il regime di aiuti in questione ai soli fini dello sviluppo economico dell'isola. Nella misura in cui la Regione abbia agito come acquirente di servizi di aumento di traffico aereo e di marketing, il Tribunale ha sottolineato che l'esistenza di un vantaggio costitutivo di un aiuto può essere esclusa non già in base all'esistenza di prestazioni reciproche, bensì in base all'acquisizione dei servizi in questione seguendo le norme sugli appalti pubblici previste dal diritto dell'Unione o, quanto meno, organizzando una gara, aperta e trasparente, che garantisca il rispetto del principio della parità di trattamento tra fornitori e l'acquisizione dei servizi a prezzi di mercato. Orbene, nel caso di specie, gli inviti a manifestare interesse pubblicati prima della **conclusione degli accordi con le compagnie aeree non sono stati considerati dal Tribunale**

**come equivalenti a gare d'appalto, in assenza in particolare di qualsiasi selezione secondo criteri precisi** tra le compagnie aeree che hanno risposto agli inviti.

Infine, il Tribunale ha ritenuto che la Commissione avesse ben potuto qualificare le misure controverse come «regimi di aiuti di Stato», il che le consentiva, anche al fine di ridurre il suo onere amministrativo, di attenersi a un esame delle caratteristiche generali di tali misure, senza dover procedere a un esame individualizzato di ciascun pagamento effettuato nell'ambito di tale regime. A tale riguardo, l'assenza di identificazione formale delle compagnie aeree come beneficiari finali e reali dell'aiuto controverso nella legge n. 10/2010 – la quale designava al contrario le società di gestione aeroportuale come beneficiari – non ostacolava la qualificazione del meccanismo come «regime di aiuti», poiché la Commissione poteva basarsi su tutti gli elementi del meccanismo istituito per sostenere la propria conclusione.

In secondo luogo, il Tribunale ha respinto le censure delle compagnie aeree relative all'assenza di distorsione di concorrenza e di effetti sugli scambi tra gli Stati membri. Nella causa T-716/17, esso ha in particolare escluso che la compagnia aerea potesse, a tale riguardo, utilmente invocare l'importo limitato del pagamento di cui essa ha beneficiato da parte della società di gestione aeroportuale di Cagliari-Elmas. L'argomento secondo il quale l'esistenza di un aiuto avrebbe dovuto essere esaminata a livello di una tale società di gestione era stato infatti già respinto in quanto infondato. Rispondendo, inoltre, alla censura secondo la quale la Commissione avrebbe dovuto verificare se il pagamento controverso costituisse un aiuto de minimis, il Tribunale ha ricordato che, nell'ambito dell'esame di un regime di aiuti, la Commissione può limitarsi a esaminare le caratteristiche del regime in questione, senza essere tenuta a effettuare un'analisi dell'aiuto concesso in ogni singolo caso sulla base di un simile regime, cosicché **spetta alle autorità nazionali verificare la situazione individuale di ciascuna impresa sottoposta a un'operazione di recupero**. Il Tribunale ha da ciò concluso **che la Commissione non era tenuta a esaminare l'eventuale carattere de minimis del pagamento controverso**. Nella causa T-607/17, il Tribunale ha inoltre approvato la scelta della Commissione di non applicare, nella decisione impugnata, il regolamento n. 360/2012<sup>3</sup>. La compagnia aerea non avrebbe dimostrato, in tale causa, l'esistenza di obblighi di servizio pubblico chiaramente definiti nell'ambito di ciascuna delle rotte aeree per le quali essa aveva beneficiato di un finanziamento in forza delle misure controverse.

In conclusione, il Tribunale ha dichiarato, nelle cause T-8/18 e T-607/17, che la Commissione non aveva disatteso il principio del legittimo affidamento disponendo il recupero degli importi percepiti dalle compagnie aeree in esecuzione degli accordi conclusi con le società di gestione aeroportuale in forza delle misure controverse. Esso ha rilevato, al riguardo, che **le compagnie aeree non potevano nutrire alcun legittimo affidamento nella legalità dell'aiuto**, essendo esso illegale in quanto eseguito senza attendere che la Commissione si fosse pronunciata sulle misure che le erano state notificate. Esse non potevano neanche nutrire alcun legittimo affidamento nella natura commerciale dei loro rapporti contrattuali con le società di gestione aeroportuale, in quanto non potevano ignorare i meccanismi di finanziamento previsti dalla legge regionale, la quale era stata oggetto di una pubblicazione ufficiale a livello nazionale, e, pertanto, l'origine statale dei fondi in questione.

---

**IMPORTANTE:** Contro la decisione del Tribunale, entro due mesi e dieci giorni a decorrere dalla data della sua notifica, può essere proposta dinanzi alla Corte un'impugnazione, limitata alle questioni di diritto.

**IMPORTANTE:** Il ricorso di annullamento mira a far annullare atti delle istituzioni dell'Unione contrari al diritto dell'Unione. A determinate condizioni, gli Stati membri, le istituzioni europee e i privati possono investire la Corte di giustizia o il Tribunale di un ricorso di annullamento. Se il ricorso è fondato, l'atto viene annullato. L'istituzione interessata deve rimediare all'eventuale lacuna giuridica creata dall'annullamento dell'atto.

---

<sup>3</sup> Regolamento (UE) n. 360/2012 della Commissione, del 25 aprile 2012, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di importanza minore («de minimis») concessi ad imprese che forniscono servizi di interesse economico generale (GU 2012, L 114, pag. 8).

*Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna il Tribunale.*

*Il testo integrale delle sentenze ([T-607/17](#), [T-716/17](#) et [T-8/18](#)) è pubblicato sul sito CURIA il giorno della pronuncia*

*Contatto stampa: Eleonora Montserrat Pappalettere ☎ (+352) 4303 8575*