



COMUNICATO STAMPA n. 24/23

Lussemburgo, 8 febbraio 2023

Sentenza del Tribunale nella causa T-522/20 | Carpatair/Commissione

Il Tribunale annulla la decisione della Commissione europea che convalida gli aiuti rumeni all'aeroporto internazionale di Timișoara in favore della Wizz Air

La Commissione è incorsa in vari errori di diritto nell'esame del carattere selettivo e del carattere vantaggioso di dette misure

L'aeroporto internazionale di Timișoara, situato nell'ovest della Romania, è gestito dalla Societatea Națională «Aeroportul Internațional Timișoara - Traian Vuia» SA (AITTV), una società per azioni di cui lo Stato rumeno detiene l'80% delle azioni.

In previsione dell'aumento del traffico che doveva risultare dall'adesione della Romania all'Unione europea nel 2007, e al fine di soddisfare le condizioni di adesione allo spazio Schengen in materia di sicurezza, l'AITTV ha ricevuto dallo Stato rumeno un finanziamento per la costruzione di un terminal per i voli non Schengen e per attrezzature di sicurezza.

Inoltre, nell'ambito di una strategia intesa ad attirare compagnie aeree low cost e ad aumentare la redditività complessiva dell'aeroporto, nel 2008 l'AITTV ha firmato con la Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt (in prosieguo: la «Wizz Air»), una compagnia aerea ungherese low cost, accordi che definiscono i principi della loro cooperazione nonché le condizioni generali di utilizzo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali da parte della Wizz Air (in prosieguo: gli «accordi del 2008»). Due di tali accordi sono stati modificati nel 2010 mediante un nuovo regime di riduzioni concordato tra la Wizz Air e l'AITTV (in prosieguo: gli «accordi modificativi del 2010»). Conformemente alle pubblicazioni di informazioni aeronautiche (in prosieguo: le «PIA») del 2007, del 2008 e del 2010, la Wizz Air ha parimenti beneficiato di sconti e di riduzioni sui diritti aeroportuali.

Nel 2010, la compagnia aerea regionale rumena Carpatair SA ha depositato dinanzi alla Commissione europea una denuncia che metteva in discussione taluni aiuti concessi dalle autorità rumene all'aeroporto internazionale di Timișoara a favore della Wizz Air.

Con decisione del 24 febbraio 2020 (in prosieguo: la «decisione controversa»), la Commissione ha ritenuto, da un lato, che il finanziamento pubblico concesso tra il 2007 e il 2009 alla AITTV per lo sviluppo del terminal per i voli non Schengen, il miglioramento della pista di rullaggio, l'ampliamento del piazzale e i dispositivi di illuminazione configuri un aiuto di Stato compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE 1. Dall'altro, la Commissione ha constatato che il finanziamento pubblico della strada di accesso e dello sviluppo dell'area di parcheggio nel 2007 e delle apparecchiature di sicurezza nel 2008, i diritti aeroportuali figuranti nelle PIA del 2007, del 2008 e del 2010 nonché gli accordi del 2008 conclusi con la Wizz Air, compresi gli accordi modificativi

¹ Conformemente a tale disposizione, possono considerarsi compatibili con il mercato interno 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.

del 2010, non configurano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

La Carpatair SA ha proposto un ricorso diretto all'annullamento di detta decisione nella parte in cui la Commissione ha affermato che né gli sconti e le riduzioni sui diritti aeroportuali contenuti nella PIA del 2010 né gli accordi del 2008, come modificati nel 2010 (in prosieguo: le «misure controverse»), configurano aiuti di Stato. Accogliendo tale ricorso, il Tribunale rileva diversi errori di diritto commessi dalla Commissione in sede di esame del carattere selettivo delle misure in questione e del loro carattere vantaggioso.

Giudizio del Tribunale

In via preliminare, il Tribunale respinge l'argomento della Commissione secondo cui il ricorso proposto dalla Carpatair SA sarebbe irricevibile in quanto quest'ultima non dispone né della legittimazione ad agire per l'annullamento della decisione controversa né di un interesse esistente ed attuale all'annullamento di tale decisione.

Per quanto riguarda la legittimazione ad agire della Carpatair SA, il Tribunale ricorda che, ai sensi dell'articolo 263, quarto comma, TFUE, qualsiasi persona fisica o giuridica può proporre un ricorso contro gli atti che non siano stati adottati nei suoi confronti se questi ultimi la riguardano direttamente e individualmente e contro gli atti regolamentari che la riguardano direttamente e che non comportano alcuna misura d'esecuzione. Alla luce di tale dicotomia, il Tribunale precisa che la parte della decisione controversa relativa ai diritti aeroportuali costituisce un atto regolamentare, cosicché il ricorso della Carpatair SA contro tale parte è ricevibile a condizione che tale atto la riguardi direttamente. Per contro, poiché gli accordi del 2008 e gli accordi modificativi del 2010 devono essere qualificati come misure individuali, il ricorso della Carpatair SA contro la parte della decisione controversa dedicata a tali accordi è ricevibile solo se essa dimostra che la riguardano non solo direttamente, ma anche individualmente.

Per quanto riguarda l'incidenza individuale nei confronti della Carpatair SA della parte della decisione controversa dedicata agli accordi del 2008 e agli accordi modificativi del 2010, il Tribunale osserva che una siffatta incidenza non può certamente essere dedotta dalla mera partecipazione dell'impresa in questione al procedimento amministrativo preliminare all'adozione della decisione controversa. Tuttavia, poiché detti accordi erano idonei ad incidere in modo sostanziale sulla sua posizione concorrenziale sui mercati nei quali essa intratteneva un rapporto di concorrenza con la Wizz Air, la Carpatair SA aveva dimostrato in modo giuridicamente sufficiente di essere individualmente pregiudicata. Inoltre, poiché la valutazione dell'incidenza sostanziale deve essere effettuata con riferimento alla situazione al momento in cui le misure controverse sono state concesse e potevano produrre un effetto, gli argomenti secondo cui la Carpatair SA avrebbe cambiato modello commerciale e cessato le proprie attività presso l'aeroporto internazionale di Timișoara dal 2013 non possono rimettere in discussione tale conclusione.

In aggiunta, il Tribunale considera che la decisione controversa riguarda direttamente la Carpatair SA in quanto, da un lato, la stessa incide direttamente sul suo diritto a non subire sul mercato in questione una concorrenza falsata dalle misure controverse e, dall'altro, lascia integri gli effetti delle misure controverse in modo meramente automatico in forza della sola normativa dell'Unione e senza intervento di altre norme intermedie.

Dopo aver confermato la ricevibilità del ricorso proposto dalla Carpatair SA, il Tribunale constata, nel merito, che la decisione controversa è viziata da vari errori di diritto che inficiano la conclusione che né gli sconti e le riduzioni sui diritti aeroportuali contenuti nella PIA 2010 né gli accordi conclusi con la Wizz Air nel 2008, come modificati nel 2010, costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, i primi in mancanza di selettività e i secondi in mancanza di un vantaggio economico conferito alla Wizz Air.

Per quanto riguarda, in primo luogo, il carattere selettivo degli sconti e delle riduzioni sui diritti aeroportuali contenuti nella PIA 2010, il Tribunale ricorda che, sebbene solo le misure che conferiscono un vantaggio in maniera selettiva rientrano nella nozione di «aiuto di Stato», dalla giurisprudenza risulta che interventi che prima facie sono applicabili alla generalità delle imprese possono, a seconda dei loro effetti, presentare una certa selettività e, pertanto, essere considerati come misure destinate a favorire talune imprese o talune produzioni. Una siffatta selettività de facto può essere dimostrata nei casi in cui, anche se i criteri formali per l'applicazione della misura

sono formulati in termini generali e oggettivi, la misura sia strutturata in modo tale che i suoi effetti favoriscano in modo significativo un particolare gruppo di imprese.

Nel caso di specie, la PIA del 2010 elencava, in particolare, tre tipi di riduzioni sui diritti aeroportuali applicabili a tutte le compagnie aeree che utilizzavano o potevano utilizzare l'aeroporto internazionale di Timișoara. Il terzo tipo di riduzione prevedeva, in tale contesto, riduzioni dal 72 all'85% per gli aeromobili di un peso massimo al decollo superiore a 70 tonnellate con più di 10 000 passeggeri imbarcati al mese.

Orbene, sebbene i tre tipi di riduzione rispondessero a condizioni diverse e non fossero cumulative, la Commissione ne ha escluso il carattere selettivo sulla base di un esame congiunto. In tale contesto, la Commissione non si era nemmeno pronunciata sulla questione se vi fossero compagnie aeree diverse dalla Wizz Air aventi nella loro flotta aeromobili, di dimensioni appropriate e che assicurassero frequenze sufficienti, tali da consentire loro effettivamente di beneficiare del terzo tipo di riduzione summenzionata. Alla luce di tali osservazioni, il Tribunale conclude che, omettendo di esaminare se il terzo tipo di riduzione, considerato isolatamente, favorisse la Wizz Air a causa delle sue condizioni di applicazione, come sosteneva la Carpatair SA, la Commissione è incorsa in un errore di diritto.

Per quanto riguarda, in secondo luogo, la questione se alla Wizz Air sia stato conferito un vantaggio economico mediante gli accordi modificativi del 2010, il Tribunale ricorda che una simile valutazione si effettua, in linea di principio, applicando il criterio dell'operatore privato in economia di mercato. Per stabilire se lo Stato membro o l'ente pubblico interessato si sia comportato come un operatore privato avveduto in un'economia di mercato, rilevano unicamente gli elementi disponibili e le evoluzioni prevedibili al momento dell'adozione della decisione di procedere all'operazione di cui trattasi. Orbene, la conclusione alla quale è pervenuta la Commissione nella decisione controversa, secondo la quale un operatore privato avveduto in economia di mercato avrebbe concluso gli accordi modificativi del 2010 con la Wizz Air, era interamente fondata su elementi di prova elaborati ex post e, in particolare, su una relazione stilata nel 2015.

A quest'ultimo riguardo, il Tribunale precisa che non si può ritenere, per il solo fatto che detta relazione del 2015 sarebbe fondata sugli elementi disponibili e sulle evoluzioni prevedibili al momento dell'adozione degli accordi del 2008, che essa equivalga ad un'analisi ex ante in grado di dimostrare il rispetto del criterio dell'operatore privato in economia di mercato. Peraltro, sebbene le analisi economiche complementari ricostituite ex post, fornite dalla Romania e dalla Wizz Air durante il procedimento amministrativo, siano idonee a chiarire gli elementi esistenti al momento della conclusione degli accordi del 2008 e debbano essere prese in considerazione dalla Commissione, ciò non toglie che tali analisi non completavano elementi costituiti prima della conclusione di detti accordi, ma erano gli unici elementi sui quali la Commissione ha basato la sua valutazione degli accordi del 2008.

Il Tribunale ritiene pertanto che la Commissione non abbia legittimamente fondato la sua conclusione secondo cui gli accordi del 2008 e gli accordi modificativi del 2010 non avevano conferito alla Wizz Air un vantaggio economico che essa non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato e non configuravano quindi un aiuto di Stato.

Alla luce di tali considerazioni, il Tribunale accoglie il ricorso e annulla la decisione controversa nella parte in cui conclude che i diritti aeroportuali contenuti nella PIA del 2010 e negli accordi del 2008, compresi gli accordi modificativi del 2010, non configurano aiuti di Stato.

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.

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.

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

Il [testo integrale](#) della sentenza è pubblicato sul sito CURIA il giorno della pronuncia.

Contatto stampa: Cristina Marzagalli ☎ (+352) 4303 8575.

Immagini della pronuncia della sentenza sono disponibili su «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.

Restate connessi!

