

Edizione provvisoria

SENTENZA DELLA CORTE (Seconda Sezione)

17 novembre 2022 (*)

«Impugnazione – Aiuti di Stato – Articolo 107, paragrafo 1, TFUE – Decisione della Commissione europea sulla compensazione agli aeroporti sardi per obblighi di servizio pubblico – Esistenza di aiuti di Stato illegali e incompatibili con il mercato interno, concessi dalla Repubblica italiana a compagnie aeree tramite società di gestione aeroportuale – Nozione di “aiuto di Stato” – Dimostrazione dell’esistenza di un vantaggio – Determinazione del suo importo – Principio dell’operatore privato in economia di mercato – Applicabilità e applicazione – Criterio dell’acquirente privato di beni o di servizi – Condizioni – Onere della prova»

Nelle cause riunite C-331/20 P e C-343/20 P,

aventi ad oggetto due impugnazioni ai sensi dell’articolo 56 dello Statuto della Corte di giustizia dell’Unione europea, proposte il 22 e il 23 luglio 2020,

Volotea SA, con sede in Barcellona (Spagna), rappresentata da M. Carpagnano, avvocato, e M. Nordmann, Rechtsanwalt,

ricorrente nella causa C-331/20 P,

easyJet Airline Co. Ltd, con sede in Luton (Regno Unito), rappresentata da A. Manzaneque Valverde e J. Rivas Andrés, abogados,

ricorrente nella causa C-343/20 P,

procedimento in cui l’altra parte è:

Commissione europea, rappresentata da D. Grespan, S. Noë, L. Armati e D. Recchia, in qualità di agenti,

convenuta in primo grado,

LA CORTE (Seconda Sezione),

composta da A. Prechal, presidente di sezione, M.L. Arastey Sahún, F. Biltgen, N. Wahl e J. Passer (relatore), giudici,

avvocato generale: T. Ćapeta

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

sentite le conclusioni dell’avvocato generale, presentate all’udienza del 7 aprile 2022,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 Con le loro rispettive impugnazioni, Volotea SA e easyJet Airline Co. Ltd (in prosieguo: «easyJet») chiedono l’annullamento delle sentenze del Tribunale dell’Unione europea del 13 maggio 2020, Volotea/Commissione (T-607/17; in prosieguo: la «sentenza T-607/17», EU:T:2020:180), e del 13 maggio 2020, easyJet Airline/Commissione (T-8/18; in prosieguo: la «sentenza T-8/18», EU:T:2020:182) (in prosieguo, congiuntamente, le «sentenze impugnate»), con le quali tale giudice ha respinto, rispettivamente, il ricorso di Volotea e il ricorso di easyJet diretti all’annullamento della decisione (UE) 2017/1861 della Commissione europea, 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; in prosieguo: la «decisione controversa»).

Fatti

- 2 I fatti all’origine delle controversie, come esposti nelle sentenze impugnate nonché nella decisione controversa, possono essere riassunti come segue ai fini della presente sentenza.

Le misure controverse

- 3 L’isola di Sardegna (Italia) contava cinque aeroporti nel 2010, tra cui quelli di Cagliari-Elmas (Italia) e di Olbia (Italia).
- 4 L’aeroporto di Cagliari-Elmas è gestito dalla So.G.Aer SpA (in prosieguo: la «Sogaer»), società il cui capitale era detenuto per oltre il 90%, nel periodo compreso tra il 2010 e il 2013 (in prosieguo: il «periodo 2010/2013»), dalla Camera di commercio di Cagliari, ente pubblico non soggetto al controllo della Regione autonoma della Sardegna (Italia) (in prosieguo: la «Regione autonoma»). Per quanto riguarda l’aeroporto di Olbia, esso era gestito, nel medesimo periodo, dalla Geasar SpA, società il cui capitale era detenuto per circa l’80% da una società privata, la Meridiana SpA.

Legge n. 10/2010

- 5 Il 13 aprile 2010 la Regione autonoma ha adottato la legge regionale n. 10 – Misure per lo sviluppo del trasporto aereo (Bollettino ufficiale della Regione autonoma della Sardegna n. 12, del 16 aprile 2010; in prosieguo: la «legge n. 10/2010»), il cui articolo 3 così recita:

«1. È autorizzata la spesa di euro 19 700 000 per l’anno 2010 e di euro 24 500 000 per ciascuno degli anni dal 2011 al 2013 per il finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo, quale servizio di interesse economico generale, anche attraverso la destagionalizzazione dei collegamenti aerei, ai sensi degli orientamenti comunitari, contenuti nella comunicazione della Commissione 2005/C 312/01 [del 9 dicembre 2005,] concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali [(GU 2005, C 312, pag. 1)].

2. Con deliberazione della giunta regionale, (...) sono definiti i criteri, la natura e la durata dell’offerta di trasporto e le direttive per l’elaborazione dei programmi di attività da parte delle società di gestione aeroportuale (...).

3. La delibera di cui al comma 2 e i programmi di attività, anche quelli già definiti dalle società di gestione aeroportuale alla data di entrata in vigore della presente legge accompagnati dagli atti e dai relativi contratti, sono finanziati se elaborati in coerenza con i criteri, la natura, la durata dell'offerta di trasporto e le direttive di cui al comma 2 e sono sottoposti al preventivo parere vincolante della competente Commissione consiliare».

Gli atti di esecuzione dell'articolo 3 della legge n. 10/2010

- 6 La Giunta della Regione autonoma ha adottato vari atti diretti a dare esecuzione alle misure previste dall'articolo 3 della legge n. 10/2010, segnatamente la deliberazione della Giunta regionale n. 29/36, del 29 luglio 2010, la deliberazione della Giunta regionale n. 43/37, del 6 dicembre 2010 (in prosieguo: la «deliberazione n. 43/37»), e la deliberazione della Giunta regionale n. 52/117, del 23 dicembre 2011 (in prosieguo: la «deliberazione n. 52/117») (in prosieguo, congiuntamente con l'articolo 3 della legge n. 10/2010: le «misure controverse»).
- 7 Tali atti di esecuzione hanno definito tre tipi di attività per le quali un finanziamento poteva essere concesso alle società di gestione aeroportuale da parte della Regione autonoma per il periodo 2010/2013, ossia:
- l'«aumento del traffico aereo per compagnia aerea» (attività 1), attività definita come l'istituzione di strategie commerciali e la fornitura di servizi di trasporto aereo aventi l'obiettivo di, e consistenti nel, destagionalizzare i flussi turistici, aumentare il numero di rotte aeree, aumentare la frequenza dei voli nonché rafforzare le capacità di accoglienza e di trasporto passeggeri;
 - la «promozione della Sardegna come destinazione turistica da parte delle compagnie aeree» (attività 2), attività definita come comprendente la fornitura di servizi di marketing e pubblicitari diretti ad aumentare il numero di passeggeri e a promuovere il bacino di utenza degli aeroporti dell'isola;
 - «altre attività promozionali affidate dalle società di gestione aeroportuale a fornitori terzi di servizi diversi dalle compagnie aeree per conto della Regione [autonoma] (attività 3)».
- 8 Inoltre, la deliberazione della Giunta regionale n. 29/36, menzionata al punto 6 della presente sentenza, ha precisato in particolare che gli obiettivi generali delle misure previste all'articolo 3 della legge n. 10/2010 erano il rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale dell'isola di Sardegna nonché lo sviluppo dell'economia locale, del turismo e della cultura nell'isola di Sardegna. Tali obiettivi generali dovevano essi stessi essere raggiunti e concretizzati, in pratica, attraverso obiettivi intermedi consistenti nello sviluppo e nel rafforzamento del trasporto aereo da e verso i diversi aeroporti dell'isola, in particolare aumentando la frequenza e la capacità dei voli durante le stagioni intermedie e la stagione invernale nonché aprendo nuove rotte aeree.
- 9 Infine, tale deliberazione ha definito i criteri, la natura e la durata dei servizi di trasporto per i quali poteva essere concesso un finanziamento per il periodo 2010/2013 nonché orientamenti relativi ai programmi di attività la cui elaborazione, da parte degli enti pubblici o privati che gestiscono i vari aeroporti dell'isola (in prosieguo: le «società di gestione aeroportuale»), e la successiva approvazione, da parte della Regione autonoma, condizionava la concessione di un siffatto finanziamento. Tali programmi di attività erano destinati essi stessi a essere attuati mediante contratti stipulati tra tali società di gestione aeroportuale e compagnie aeree.
- 10 In particolare, da detta deliberazione emerge che, per quanto riguarda l'aumento del traffico aereo per compagnia aerea (attività 1), detti programmi di attività dovevano identificare rotte di interesse strategico nazionali o internazionali e definire gli obiettivi annuali che, dal punto di vista di ciascuna società di gestione aeroportuale interessata, sembravano realizzabili in termini di frequenza dei voli da effettuare, di numero di passeggeri da trasportare e di nuove rotte aeree da aprire. Inoltre, per quanto attiene alla promozione dell'isola di Sardegna come destinazione turistica da parte delle compagnie aeree (attività 2), questi stessi programmi di attività dovevano definire le prestazioni specifiche di marketing e di pubblicità da fornire al fine di aumentare il numero di passeggeri trasportati e di promuovere il bacino d'utenza dell'aeroporto interessato. In entrambi i casi, i programmi di attività in questione dovevano essere sostenuti da previsioni economiche e finanziarie relative alle prospettive di redditività dei servizi da fornire.
- 11 Inoltre, dalle deliberazioni n. 43/37 e n. 52/117 risulta che, dopo aver approvato i programmi di attività in questione, la Regione autonoma doveva ripartire i fondi pubblici di cui all'articolo 3 della legge n. 10/2010 determinando l'importo del finanziamento da concedere, sul suo bilancio, a ciascuna società di gestione aeroportuale che aveva chiesto di beneficiarne.
- 12 Al riguardo, tali deliberazioni prevedevano, in particolare, che i finanziamenti da concedere a ciascuna società di gestione aeroportuale interessata avrebbero coperto la differenza tra, da un lato, i costi che le diverse compagnie aeree scelte da tale società di gestione aeroportuale al fine di attuarne il programma di attività dovevano assumere per adempiere i loro obblighi nei confronti di quest'ultima, quali stabiliti dal contratto che vincolava le parti, e, dall'altro, il ricavato della vendita di biglietti, da parte di ciascuna di tali compagnie aeree, ai propri rispettivi passeggeri. Inoltre, tali finanziamenti dovevano essere concessi in tre rate: la prima a titolo di anticipo, la seconda come pagamento intermedio e la terza quale saldo il cui versamento poteva avvenire solo dopo il controllo delle prestazioni fornite, dei risultati raggiunti e dei costi sostenuti. Infine, era previsto che la Regione autonoma e le società di gestione aeroportuale garantissero, nell'ambito delle loro rispettive prerogative, sia il controllo di tali prestazioni sia il monitoraggio delle prestazioni delle compagnie aeree che avevano fornito queste ultime. Tale controllo e tale monitoraggio potevano sfociare, in particolare, nell'adozione di sanzioni in caso di mancato rispetto dei vari obiettivi annuali che le compagnie aeree che avevano stipulato contratti di prestazione di servizi di trasporto aereo, di marketing o di pubblicità con le società di gestione aeroportuale dovevano raggiungere, nonché nel recupero di ogni sovracompensazione che fosse stata versata a tali compagnie aeree, in considerazione dei costi effettivamente sostenuti da queste ultime.
- L'attuazione delle misure controverse nei confronti di Volotea e di easyJet*
- 13 Le società di gestione aeroportuale che hanno chiesto di beneficiare del meccanismo istituito dalle misure controverse, tra cui la Sogaer per quanto riguarda l'aeroporto di Cagliari-Elmas e la Geasar per quanto riguarda quello di Olbia, hanno attuato tale meccanismo stipulando una serie di contratti con una vasta gamma di compagnie aeree comprendenti tanto compagnie cosiddette «tradizionali» quanto compagnie cosiddette «low-cost» e «charter», tra le quali figurano, in particolare, Volotea e easyJet.
- La situazione di Volotea*
- 14 Volotea è una compagnia aerea con sede in Spagna che gestisce una rete di rotte a corto raggio da e verso un insieme di aeroporti situati nell'Unione europea, tra cui quelli di Cagliari-Elmas e di Olbia.
- 15 In risposta a un invito a manifestare interesse pubblicato dalla Geasar nella sua qualità di gestore dell'aeroporto di Olbia, Volotea ha presentato un piano industriale per lo sviluppo di rotte aeree da e verso tale aeroporto, nonché un programma di prestazioni di servizi di marketing e di pubblicità.
- 16 Dopo aver esaminato tale piano industriale e tale programma, la Geasar ha presentato alla Regione autonoma programmi di attività per il 2010 e per il periodo 2011/2013, unitamente alle rispettive domande di finanziamento. Con le deliberazioni n. 43/37 e n. 52/117, la Regione autonoma ha approvato tali programmi di attività e ha fissato gli importi concessi alla Geasar per il 2010 nonché per detto periodo.
- 17 Il 4 aprile 2012 e il 31 marzo 2013, la Geasar e Volotea hanno stipulato due contratti vertenti sulla gestione, da parte di quest'ultima, di rotte aeree verso Bordeaux (Francia), Genova (Italia), Nantes (Francia), Palermo (Italia) e Venezia (Italia), nonché su prestazioni di servizi di marketing e di pubblicità riguardanti la creazione di nuove rotte aeree e l'aumento delle capacità di accoglienza e di trasporto passeggeri.

- 18 Inoltre, in risposta a un avviso pubblicato dalla Sogaer in qualità di gestore dell'aeroporto di Cagliari-Elmas, Volotea ha presentato un piano industriale per lo sviluppo di rotte aeree da e verso tale aeroporto nonché un programma di prestazioni di servizi di marketing e di pubblicità.
- 19 Dopo aver esaminato tale piano industriale e tale programma, la Sogaer ha presentato alla Regione autonoma programmi di attività per il 2010 e per il periodo 2011/2013, unitamente alle rispettive domande di finanziamento. Con le deliberazioni n. 43/37 e n. 52/117, la Regione autonoma ha approvato tali programmi di attività e fissato l'importo dei finanziamenti attribuiti alla Sogaer per il 2010 nonché per detto periodo.
- 20 Il 26 febbraio 2012 la Sogaer e Volotea hanno stipulato un contratto avente ad oggetto prestazioni di servizi di marketing riguardanti la creazione di nuove rotte aeree e l'aumento delle capacità di accoglienza e di trasporto passeggeri.
- *La situazione di easyJet*
- 21 easyJet è una compagnia aerea con sede nel Regno Unito che gestisce una rete di rotte a corto raggio da e verso aeroporti dell'Unione, tra cui quelli di Cagliari-Elmas e di Olbia.
- 22 In risposta a un invito a manifestare interesse pubblicato dalla Geasar nella sua qualità di gestore dell'aeroporto di Olbia, easyJet ha presentato un piano industriale per lo sviluppo di rotte aeree da e verso tale aeroporto nonché un programma di prestazioni di servizi di marketing e di pubblicità.
- 23 Successivamente all'esame di tale piano industriale e di tale programma, alla presentazione, da parte della Geasar, dei programmi di attività di cui al punto 16 della presente sentenza e, infine, all'approvazione di questi ultimi da parte della Regione autonoma, la Geasar e easyJet hanno stipulato tre contratti in forza dei quali quest'ultima si è impegnata, da un lato, a mantenere o a garantire rotte punto a punto tra Olbia e gli aeroporti di Basilea (Svizzera), Berlino-Schönefeld (Germania), Bristol (Regno Unito), Ginevra (Svizzera), Londra Gatwick (Regno Unito), Lione (Francia), Madrid-Barajas (Spagna), Milano Malpensa (Italia) e Parigi-Orly (Francia), nonché a raggiungere obiettivi in termini di trasporto di passeggeri e, dall'altro, ad attuare un programma di prestazioni di servizi di marketing e pubblicità. Il primo di tali contratti, che è stato sottoscritto il 17 marzo 2011, copriva il periodo compreso tra il 28 marzo 2010 e il 27 marzo 2011. Il secondo, che è stato sottoscritto il 25 gennaio 2012, copriva il periodo compreso tra il 27 marzo 2011 e il 30 marzo 2013. Il terzo, che è stato sottoscritto il 1° marzo 2013, copriva il periodo compreso tra il 27 marzo 2013 e il 30 marzo 2014.
- 24 Inoltre, in risposta a un avviso pubblicato dalla Sogaer in qualità di gestore dell'aeroporto di Cagliari-Elmas, easyJet ha presentato un piano industriale e per lo sviluppo di rotte aeree da e verso tale aeroporto nonché un programma di prestazioni di servizi di marketing e di pubblicità.
- 25 Successivamente all'esame di tale piano industriale e di tale programma, alla presentazione, da parte della Sogaer, dei programmi di attività di cui al punto 19 della presente sentenza e infine all'approvazione di questi ultimi da parte della Regione autonoma, la Sogaer e easyJet hanno stipulato un contratto che copriva il periodo compreso tra il 29 marzo 2010 e il 28 marzo 2013, in forza del quale easyJet si era impegnata, da un lato, a mantenere o a garantire voli punto a punto tra Cagliari-Elmas e Basilea, Berlino-Schönefeld, Ginevra e Londra-Stansted (Regno Unito), nonché a raggiungere obiettivi in termini di trasporto di passeggeri e, dall'altro, a fornire prestazioni di servizi di marketing e di pubblicità.

Decisione controversa

- 26 Il 30 novembre 2011 la Repubblica italiana ha notificato alla Commissione europea la legge n. 10/2010, conformemente all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE.
- 27 Con lettera del 23 gennaio 2013 la Commissione ha informato la Repubblica italiana della sua decisione di avviare il procedimento di indagine formale di cui all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE in relazione al regime stabilito dalla legge n. 10/2010. Il 30 maggio 2013 tale decisione è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* (GU 2013, C 152, pag. 30) e la Commissione ha invitato le parti interessate a presentarle eventuali osservazioni su detto regime. In risposta a tale invito, diverse parti interessate, tra cui Volotea e easyJet, hanno presentato più volte osservazioni scritte alla Commissione.
- 28 Il 29 luglio 2016 la Commissione ha adottato la decisione controversa, il cui dispositivo contiene un articolo 1 che è così formulato:
- «1. Il regime istituito dall'Italia in virtù della legge [n. 10/2010] non comporta aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, [TFUE] a favore di [Sogaer] (...) e [di Geasar] (...).
2. Il regime istituito dall'Italia in virtù della legge 10/2010 configura un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, [TFUE] a favore [di quindici compagnie aeree, tra cui Volotea e easyJet], nella misura in cui si riferisce alle attività di tali compagnie aeree presso gli aeroporti di Cagliari-Elmas e Olbia.
3. L'Italia ha dato esecuzione all'aiuto di Stato di cui al paragrafo 2 in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, [TFUE].
4. L'aiuto di Stato di cui al paragrafo 2 è incompatibile con il mercato interno».
- 29 Gli articoli da 2 a 4 di tale decisione impongono, in particolare, alla Repubblica italiana di procedere al recupero immediato ed effettivo dell'aiuto di cui all'articolo 1 di detta decisione presso i suoi beneficiari nonché di trasmettere alla Commissione un insieme di informazioni riguardanti tale recupero.
- 30 Dai punti da 394 a 406 della decisione controversa emerge che tale istituzione ha ritenuto, in sostanza, che le misure controverse non potessero essere qualificate come aiuto di Stato a beneficio delle società di gestione aeroportuale interessate per due serie di motivi. Da un lato, tali società di gestione non potevano essere considerate come i «diretti beneficiari» di un vantaggio concesso in forza del regime di aiuti di Stato istituito da tali misure, nei limiti in cui avevano agito de iure e de facto come «intermediari» per conto della Regione autonoma e trasferito l'integralità dei fondi pubblici stanziati da quest'ultima in forza di tale regime alle compagnie aeree alle quali erano contrattualmente vincolate. Dall'altro lato, non si poteva neppure ritenere che esse avessero beneficiato di un «vantaggio indiretto» ai sensi di detto regime, dal momento che esse avevano beneficiato unicamente di «semplici effetti economici secondari» generati da quest'ultimo, «simili» a quelli di cui avevano beneficiato le imprese attive in altri settori economici legati al turismo.
- 31 La Commissione ha invece qualificato le misure controverse come aiuto di Stato di cui hanno beneficiato le compagnie aeree indicate all'articolo 1 della decisione controversa.
- 32 A tal riguardo, la Commissione ha in particolare considerato, da un lato, che tali misure traevano la loro fonte da una legge che prevedeva la concessione di fondi pubblici alle società di gestione di taluni aeroporti dell'isola di Sardegna nonché la successiva assegnazione di tali fondi pubblici al finanziamento di contratti stipulati da tali società di gestione aeroportuale con compagnie aeree, nell'ambito di un meccanismo i cui principali elementi erano fissati da tale legge e soggetti al controllo della Regione autonoma, elementi sulla base dei quali tale istituzione ha concluso per l'esistenza di risorse statali (punti da 355 a 361).
- 33 Dall'altro lato, la Commissione ha ritenuto, in sostanza, che dette misure concedessero alle compagnie aeree una sovvenzione costituente un vantaggio, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, che non doveva essere esaminato alla luce del principio dell'operatore privato in economia di mercato (punti da 362 a 388).
- 34 Inoltre, nella decisione controversa, la Commissione ha ritenuto che l'aiuto di Stato così concesso alle compagnie aeree fosse illegale (punti da 407 a 409) e incompatibile con il mercato interno (punti da 410 a 421).

Sentenza T-607/17

- 35 Con atto introduttivo depositato presso la cancelleria del Tribunale il 6 settembre 2017 Volotea ha proposto un ricorso diretto all'annullamento parziale della decisione controversa, nella parte in cui quest'ultima riguardava un aiuto di Stato di cui essa avrebbe asseritamente beneficiato in forza del regime istituito dalla legge n. 10/2010.
- 36 A sostegno delle sue conclusioni, Volotea ha dedotto cinque motivi vertenti, in sostanza, il primo, sulla violazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE; il secondo, sulla violazione dell'articolo 107, paragrafo 3, TFUE; il terzo, sull'illegalità dell'ordine di recupero rivolto alla Repubblica italiana; il quarto, su una violazione dell'obbligo di diligenza gravante sulla Commissione nell'ambito dello svolgimento del procedimento che ha preceduto l'adozione della decisione controversa e, il quinto, su un difetto di motivazione nonché sulla contraddittorietà della motivazione.
- 37 Nella sentenza T-607/17 il Tribunale ha considerato che nessuno di tali motivi era fondato e, di conseguenza, ha respinto il ricorso nel suo complesso.

Sentenza T-8/18

- 38 Con atto introduttivo depositato presso la cancelleria del Tribunale l'11 gennaio 2018 easyJet ha proposto un ricorso diretto all'annullamento della decisione controversa nella sua interezza o, in subordine, nella parte in cui riguardava un aiuto di Stato di cui essa avrebbe asseritamente beneficiato in forza del regime istituito dalla legge n. 10/2010.
- 39 A sostegno delle sue conclusioni, easyJet ha dedotto sei motivi vertenti, in sostanza, dal primo al terzo, sulla violazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE; il quarto, sulla violazione dell'articolo 107, paragrafo 3, TFUE; il quinto, sulla violazione del principio di tutela del legittimo affidamento e, il sesto, su un'insufficienza di motivazione nonché su una contraddittorietà della motivazione.
- 40 Nella sentenza T-8/18 il Tribunale ha considerato, in primo luogo, che detto ricorso era ricevibile solo nei limiti in cui era diretto all'annullamento della decisione controversa nella parte in cui riguardava easyJet. In secondo luogo, tale giudice ha ritenuto che nessuno dei motivi dedotti da quest'ultima fosse fondato. Di conseguenza, esso ha respinto il ricorso nel suo insieme.

Conclusioni delle parti e procedimento dinanzi alla Corte

- 41 Con la sua impugnazione nella causa C-331/20 P Volotea chiede che la Corte voglia:
- annullare la sentenza T-607/17;
 - annullare la decisione controversa nella parte in cui la riguarda o, in subordine, rinviare la causa dinanzi al Tribunale, e
 - condannare la Commissione alle spese sostenute sia in primo grado sia in sede di impugnazione.
- 42 Con la sua impugnazione nella causa C-343/20 P easyJet chiede che la Corte voglia:
- annullare la sentenza T-8/18;
 - annullare la decisione controversa nella parte in cui la riguarda o, in subordine, rinviare la causa dinanzi al Tribunale, e
 - condannare la Commissione alle spese sostenute sia in primo grado sia in sede di impugnazione.
- 43 La Commissione chiede che la Corte voglia respingere tali due impugnazioni e condannare Volotea e easyJet alle spese.
- 44 Con lettere del 12 febbraio 2021 le parti nelle presenti cause sono state invitate a presentare le loro osservazioni su un'eventuale riunione di tali cause, invito cui hanno ottemperato entro i termini impartiti.
- 45 Con decisione del 22 febbraio 2021 dette cause sono state riunite ai fini della fase orale del procedimento e della decisione della Corte, sentiti il giudice relatore e l'avvocato generale.
- 46 Il 10 giugno 2021 le parti nelle presenti cause sono state invitate a rispondere per iscritto a taluni quesiti posti dalla Corte, cosa che esse hanno fatto entro i termini fissati a tal fine.

Sulle impugnazioni

- 47 A sostegno della sua impugnazione Volotea deduce cinque motivi vertenti, in sostanza, il primo, su errori di diritto nell'interpretazione e nell'applicazione, nel caso di specie, dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE; il secondo, su errori di diritto nell'interpretazione e nell'applicazione dell'articolo 107, paragrafo 3, TFUE; il terzo, su un errore di diritto nell'applicazione del principio di tutela del legittimo affidamento; il quarto, su un errore di diritto nella valutazione del rispetto dell'obbligo di motivazione enunciato all'articolo 296, paragrafo 2, TFUE, e il quinto sulla violazione del diritto a un ricorso effettivo sancito dall'articolo 47 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.
- 48 Il primo di tali cinque motivi si articola in quattro censure distinte vertenti rispettivamente sull'interpretazione e l'applicazione, nel caso di specie, delle condizioni relative all'esistenza di un vantaggio, al carattere selettivo di tale vantaggio, all'esistenza di risorse statali e all'alterazione della concorrenza, da cui l'articolo 107, paragrafo 1, TFUE fa dipendere la presenza dei presupposti dell'esistenza di un aiuto di Stato.
- 49 Dal canto suo, easyJet deduce quattro motivi, tutti vertenti, in sostanza, su errori di diritto nell'interpretazione e nell'applicazione, nel caso di specie, della condizione relativa all'esistenza di un vantaggio di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.
- 50 Tenuto conto del loro oggetto e del loro contenuto, che si sovrappongono ampiamente, la prima censura del primo motivo nella causa C-331/20 P e i quattro motivi nella causa C-343/20 P saranno esaminati congiuntamente.

Argomenti delle parti**Sulla prima censura del primo motivo nella causa C-331/20 P**

- 51 In primo luogo, Volotea sostiene, in essenza, che il Tribunale è incorso in errori nell'interpretazione della condizione relativa all'esistenza di un vantaggio indicata all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE e nella qualificazione giuridica dei fatti del caso di specie alla luce di tale condizione laddove ha ritenuto, ai punti da 102 a 110 della sentenza T-607/17, che non si potesse considerare che le società di gestione aeroportuale con cui essa ha stipulato contratti di prestazione di servizi di trasporto aereo, di marketing e di pubblicità avessero beneficiato di un vantaggio concesso dalla Regione autonoma dal momento che esse avevano agito unicamente come intermediari per conto di quest'ultima. Infatti, come discenderebbe dagli accertamenti fattuali effettuati dallo stesso Tribunale ai punti 92 e 169 di tale sentenza, tali società di gestione aeroportuale disponevano, nell'ambito dell'attuazione del regime istituito dalle

- misure controverse, di un potere discrezionale nella scelta delle compagnie aeree con le quali intendevano concludere contratti di prestazioni di servizi e nella modulazione della remunerazione da versare a queste ultime come corrispettivo per la fornitura di tali prestazioni, senza essere soggette, al riguardo, al controllo della Regione autonoma. Inoltre, contrariamente a quanto avrebbe ritenuto il Tribunale ai punti 103, 104, 115, 116 e 120 di detta sentenza, la conclusione di tali contratti avrebbe presentato un interesse economico e commerciale per dette società di gestione aeroportuale, consistente nell'aumentare l'attività nonché l'attrattività degli aeroporti di Cagliari-Elmas e di Olbia, e il loro finanziamento sarebbe stato garantito, quanto meno in parte, dai fondi propri del rispettivo gestore interessato, ossia la Sogaer e la Geasar.
- 52 In secondo luogo, il Tribunale sarebbe incorso in plurimi errori di diritto nel ritenere, ai punti da 116 a 121 e da 124 a 151 della sentenza T-607/17, che chiarire se Volotea avesse beneficiato di un vantaggio concesso dalla Regione autonoma era una questione che doveva essere valutata applicando il criterio dell'acquirente privato di beni o servizi piuttosto che il principio dell'operatore privato in economia di mercato.
- 53 Infatti, anzitutto, il principio dell'operatore privato in economia di mercato costituirebbe il criterio generale che deve essere applicato per valutare se un dato comportamento pubblico favorisca una o più imprese, anche quando tale comportamento consiste, come nel caso di specie, nell'acquistare beni o servizi. Di conseguenza, contrariamente a quanto avrebbe ritenuto il Tribunale ai punti da 116 a 121 e da 124 a 131 della sentenza T-607/17, tale principio avrebbe potuto, o addirittura dovuto, essere applicato nel caso di specie, anche se la Regione autonoma perseguiva obiettivi di interesse pubblico e anche se ha agito, a tal fine, tramite società di gestione aeroportuale che non sono necessariamente esse stesse tutte enti pubblici. In concreto, essa avrebbe cercato, mediante le misure controverse, di acquistare, tramite enti pubblici o privati giuridicamente competenti, servizi aerei da o verso l'isola di Sardegna nonché servizi di marketing e di pubblicità aventi ad oggetto nonché per effetto di promuovere tale destinazione, comportamento che avrebbe una dimensione economica.
- 54 Il criterio dell'acquirente privato di beni o di servizi, che il Tribunale avrebbe accolto ai punti da 131 a 136 della sentenza T-607/17, dichiarando che esso implicava la verifica della sussistenza di due condizioni relative, la prima, all'esistenza di un bisogno effettivo di beni o di servizi in capo alla persona che li acquista e, la seconda, all'attuazione di una procedura di gara aperta, trasparente e non discriminatoria, sarebbe poi esso stesso censurabile. Infatti, l'interpretazione che ne sarebbe stata data da tale giudice violerebbe l'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, che non stabilirebbe, in particolare, alcun nesso automatico tra la mancata attuazione di una procedura di gara e l'esistenza di un vantaggio, ai sensi di tale disposizione.
- 55 Inoltre, anche supponendo che detto criterio fosse applicabile e che fosse stato interpretato correttamente, sarebbe stato applicato in modo errato nel caso di specie, ai punti da 137 a 151 della sentenza T-607/17. Infatti, malgrado le affermazioni lapidarie, superficiali e non comprovate del Tribunale a tale riguardo, la Regione autonoma avrebbe avuto bisogno effettivo di servizi di trasporto aereo e di servizi di marketing nonché di pubblicità. In ogni caso, in mancanza di dimostrazione, da parte della Commissione, dell'assenza di bisogno effettivo di beni o servizi in capo a un ente pubblico che agisce in qualità di acquirente privato di beni o di servizi, l'esistenza di un siffatto bisogno dovrebbe essere ammessa. Inoltre, contrariamente a quanto dichiarato dal Tribunale, una procedura di invito a manifestare interesse tanto efficace quanto una procedura di gara sarebbe stata indetta su iniziativa delle società di gestione aeroportuale.
- 56 Infine, il Tribunale avrebbe accollato a Volotea oneri probatori ingiustificati ai punti 105, 120, 143 e 144 della sentenza T-607/17, addebitando a quest'ultima, ripetutamente e in modo perentorio, di aver omesso di fornire elementi di prova per corroborare le sue affermazioni relative al fatto di non aver ricevuto vantaggi dalla Regione autonoma, mentre spettava in primo luogo alla Commissione produrre prove necessarie e sufficienti per dimostrare l'esistenza di un siffatto vantaggio, cosa che tale istituzione non avrebbe fatto nella decisione controversa.
- 57 In terzo e ultimo luogo, Volotea sostiene che nel ragionamento del Tribunale relativo all'esistenza di un vantaggio, quale esposto ai punti da 122 a 145 della sentenza T-607/17, esso ha ecceduto la propria competenza. Infatti, tale giudice avrebbe oltrepassato i limiti imposti alla sua funzione di giudice della legittimità delle decisioni della Commissione sostituendo il proprio criterio di analisi giuridica e le proprie valutazioni fattuali, in particolare in merito all'esistenza di un bisogno effettivo di servizi in capo alla Regione autonoma, al criterio giuridico utilizzato nella decisione controversa e alle valutazioni fattuali operate sulla base di quest'ultimo.
- 58 La Commissione ritiene, in primo luogo, in sostanza, che il Tribunale non sia incorso in un errore di diritto valutando e qualificando la situazione delle società di gestione aeroportuale di Cagliari-Elmas e di Olbia in relazione alle misure controverse. Infatti, tale giudice avrebbe correttamente ritenuto, ai punti da 102 a 110, 115 e da 117 a 121 della sentenza T-607/17, che si doveva considerare che il vantaggio concesso dalla Regione autonoma mediante tali misure andava a beneficio non già di tali due società di gestione aeroportuale, benché queste ultime fossero state formalmente e inizialmente destinatarie dei fondi pubblici versati da tale Regione, bensì alle compagnie aeree alle quali dette società di gestione, operanti quali intermediarie per conto di detta Regione, hanno in definitiva trasferito tali fondi pubblici.
- 59 In secondo luogo, il Tribunale non sarebbe incorso in errori di diritto nel concludere che la Regione autonoma aveva concesso un vantaggio a Volotea tramite le due società di gestione aeroportuale in questione. Infatti, come discenderebbe dai punti 118, 119, da 122 a 133, da 135 a 139 e da 144 a 151 della sentenza T-607/17, il Tribunale, dopo aver esaminato se il comportamento della Regione autonoma dovesse essere valutato alla luce del principio dell'operatore privato in economia di mercato, avrebbe considerato che tale ente aveva agito allo scopo di realizzare obiettivi di interesse pubblico, situazione che escludeva l'applicabilità di tale principio, pur ritenendo che esso avesse nondimeno concesso, così facendo, un vantaggio a Volotea, acquistando presso quest'ultima, tramite le società di gestione aeroportuale interessate, servizi che non rispondevano a un bisogno effettivo. Inoltre, come emergerebbe dai punti 134, 135, 137, da 140 a 143 e 146 di tale sentenza, la Regione autonoma non avrebbe adottato le misure procedurali, quali l'indizione di una procedura di gara, che le avrebbero consentito di acquistare tali servizi alle condizioni più vantaggiose possibili.
- 60 Inoltre, il Tribunale non avrebbe fatto gravare su Volotea requisiti probatori ingiustificati, ma si sarebbe limitato a ritenere che le affermazioni di quest'ultima relative all'esistenza di un bisogno effettivo di servizi di trasporto aereo, di marketing e di pubblicità in capo alla Regione autonoma nonché all'indizione di una procedura tanto efficace quanto una procedura di gara non erano comprovate.
- 61 In terzo e ultimo luogo, non si potrebbe addebitare al Tribunale di aver ecceduto la propria competenza procedendo ad analisi giuridiche e a valutazioni fattuali diverse da quelle contenute nella decisione controversa. Infatti, tale giudice avrebbe analizzato la questione dell'esistenza di un bisogno effettivo di servizi, in capo alla Regione autonoma che agiva quale acquirente privato di beni o di servizi, solo allo scopo di rispondere agli argomenti dedotti dalla stessa Volotea al riguardo, al fine di contestare la fondatezza dei punti 386 e 387 della decisione controversa, come discenderebbe dal punto 131 della sentenza T-607/17.

Sui quattro motivi nella causa C-343/20 P

- 62 Con il suo primo motivo easyJet sostiene che il Tribunale è incorso in errori di diritto al punto 107 della sentenza T-8/18, mescolando l'esame delle condizioni distinte e cumulative relative all'esistenza di un vantaggio e di risorse statali enunciate all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE nonché ritenendo successivamente, sulla base di tale esame, che le fosse stato concesso un vantaggio.
- 63 Infatti, contrariamente a quanto sarebbe esposto a tale punto, chiarire se i fondi che un ente pubblico o un ente privato che agisce per conto di un ente pubblico concede a un'impresa lo siano in forza di un contratto che rispecchia condizioni normali di mercato sarebbe importante per determinare se tale impresa benefici di un vantaggio, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. Inoltre, la qualificazione come «vantaggio» dovrebbe essere esclusa, in presenza di contratti come quelli di cui trattasi nel caso di specie, se questi ultimi possono essere considerati, ex ante, rispondenti a una logica economica e commerciale per le società di gestione aeroportuale che li hanno conclusi. Infine, poiché il Tribunale ha riconosciuto, al punto 176 della sentenza T-8/18, che ciò valeva per i contratti che vincolavano easyJet alle società di gestione degli aeroporti di Cagliari-Elmas e di Olbia, esso avrebbe dovuto constatare che non era stato concesso alcun vantaggio a easyJet.

- 64 Con il suo secondo motivo easyJet addebita al Tribunale, da un lato, di aver ritenuto inapplicabile nel caso di specie il principio dell'operatore privato in economia di mercato e, dall'altro, di aver ritenuto che le fosse stato concesso un vantaggio da parte della Regione autonoma, che agiva tramite società di gestione degli aeroporti di Cagliari-Elmas e di Olbia, nell'ambito dei contratti di prestazione di servizi di trasporto aereo, di marketing e di pubblicità stipulati con queste ultime.
- 65 A tal riguardo, in primo luogo, il rifiuto del Tribunale di applicare il principio dell'operatore privato in economia di mercato sarebbe viziato da errori di diritto in quanto si baserebbe, come emergerebbe in particolare dai punti da 175 a 178 e da 190 a 193 della sentenza T-8/18, sulla circostanza che i gestori aeroportuali attraverso i quali sono transitati i fondi pubblici di cui alle misure controverse non sono enti pubblici.
- 66 Infatti, dapprima, tale ragionamento formalista violerebbe l'articolo 345 TFUE, che postula la neutralità del diritto dell'Unione nei confronti del regime di proprietà, nonché il principio generale di parità di trattamento. Inoltre, detto ragionamento sarebbe contraddittorio in quanto attribuirebbe un'importanza determinante alla natura di impresa privata delle società di gestione aeroportuale di cui trattasi nel caso di specie, nell'ambito della valutazione della condizione relativa all'esistenza di un vantaggio, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, mentre il Tribunale avrebbe dichiarato, nell'ambito del suo esame della condizione relativa all'esistenza di risorse statali prevista da tale medesima disposizione, che il controllo decisivo esercitato dalla Regione autonoma su tali società di gestione, ai fini dell'attuazione delle misure controverse, consentiva di imputare alla Repubblica italiana i versamenti di fondi da parte di tali società di gestione alle compagnie aeree e di considerare tali fondi come risorse statali, malgrado tale natura d'impresa privata. Inoltre, un siffatto ragionamento violerebbe i diritti della difesa facendo gravare sulle compagnie aeree come easyJet una presunzione impossibile da invertire in pratica, secondo la quale i fondi pubblici che sono stati stanziati da dette società di gestione per remunerare prestazioni di servizi fornite da tali compagnie costituiscono un vantaggio conferito a queste ultime dallo Stato, nonostante il fatto che tali prestazioni e i contratti che le prevedono siano razionali e redditizi da un punto di vista economico, commerciale e finanziario. Infine, esso porterebbe a far dipendere la qualificazione di «aiuto di Stato» dalla forma che possono assumere le misure statali o i mezzi che possono essere utilizzati per attuarle piuttosto che dai loro effetti. La stessa critica varrebbe per l'accento posto dal Tribunale, ai punti 189 e 190 della sentenza T-8/18, sugli obiettivi di interesse pubblico perseguiti dalle misure controverse.
- 67 In secondo luogo, il rifiuto del Tribunale di applicare il principio dell'operatore privato in economia di mercato sarebbe criticabile in quanto quest'ultimo costituisce il criterio generale che deve essere applicato, anche in una situazione come quella del caso di specie, per determinare se sia stato concesso un vantaggio, direttamente o indirettamente, a talune imprese e in quanto tale mancata applicazione ha indotto detto giudice a concludere erroneamente, ai punti da 216 a 218 della sentenza T-8/18, nel senso dell'esistenza di un vantaggio concesso a easyJet, mentre i contratti da essa stipulati con le rispettive società di gestione degli aeroporti di Cagliari-Elmas e di Olbia avrebbero dovuto essere qualificati come comportamenti che hanno avuto luogo in condizioni normali di mercato. Infatti, tali società di gestione, che non avevano né l'obbligo giuridico di stipulare un qualsivoglia contratto con compagnie aeree né quello di far precedere la stipula di tali contratti da una procedura di gara, avrebbero volontariamente scelto di stipulare siffatti contratti. Inoltre, quelli che sono stati stipulati con easyJet avrebbero previsto di remunerare al loro giusto prezzo i diversi servizi di trasporto aereo, di marketing e di pubblicità che essa si era impegnata a fornire alla Geasar e alla Sogaer.
- 68 Nella sua replica, easyJet aggiunge che, anche in presenza di dubbi relativi all'applicabilità del principio dell'operatore privato in economia di mercato, connessi all'attuazione di prerogative di potestà pubblica, lo Stato membro da cui proviene un comportamento o una misura che può rientrare nel divieto degli aiuti di Stato enunciato all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE conserva, al pari delle imprese che ne beneficiano, la possibilità di dimostrare, mediante elementi oggettivi e verificabili, che tale comportamento o tale misura corrisponda a quello o a quella che avrebbe adottato un operatore privato in economia di mercato. Ne conseguirebbe che tali elementi, che esistevano nel caso di specie, non avrebbero dovuto essere ignorati dalla Commissione nella decisione controversa, e successivamente dal Tribunale nella sentenza T-8/18.
- 69 Inoltre, il Tribunale avrebbe invertito l'onere della prova al punto 217 di tale sentenza, accusando easyJet di non aver prodotto sufficienti elementi per rimettere in discussione le valutazioni della Commissione relative al carattere anomalo della remunerazione che le era stata versata, mentre spettava a tale istituzione dimostrare preliminarmente che una siffatta remunerazione non costituiva un prezzo normale di mercato, cosa che non avrebbe fatto nella decisione controversa.
- 70 In terzo luogo e in ogni caso, il Tribunale sarebbe incorso in un errore di diritto ai punti 178 e 218 di detta sentenza, ritenendo che il vantaggio ottenuto da easyJet corrispondesse alla totalità di tale remunerazione. Infatti, è solo la differenza tra la remunerazione alla quale easyJet avrebbe avuto diritto in condizioni normali di mercato e quella che le è stata effettivamente versata dalle società di gestione aeroportuale che avrebbe potuto essere qualificata come «vantaggio».
- 71 Nell'ambito del suo terzo motivo, easyJet ritiene, anzitutto, che il Tribunale sia incorso in un errore di diritto nel considerare che si dovesse ritenere che le società di gestione degli aeroporti di Cagliari-Elmas e di Olbia avessero agito in qualità di intermediari della Regione autonoma, anche se le misure controverse le presentavano espressamente come beneficiarie del dispositivo che esse istituivano. Infatti, la qualificazione di «intermediario» presupporrebbe che gli interessati non dispongano di alcun potere discrezionale nell'utilizzo dei fondi che ricevono in forza di un regime come quello istituito da tali misure. Orbene, nel caso di specie, pur constatando, ai punti 126 e 127 della sentenza T-8/18, che dette misure concedevano alle società di gestione aeroportuale un potere discrezionale relativo a taluni aspetti essenziali della loro attuazione, come la scelta delle attività da finanziare con i fondi assegnati dalla Regione autonoma o la selezione delle imprese incaricate della realizzazione di tali attività, il Tribunale non avrebbe tratto le conseguenze giuridiche di tali constatazioni nell'ambito del suo esame della questione se tali società di gestione avessero beneficiato di un vantaggio nel caso di specie.
- 72 Inoltre, tale giudice avrebbe ommesso di tener conto di altri elementi oggettivi e verificabili che dimostrano l'esistenza e l'importanza del potere discrezionale in questione, a cominciare dalla circostanza, menzionata al punto 209 della sentenza T-8/18, che le compagnie aeree erano state selezionate mediante inviti a manifestare interesse che avevano consentito alle società di gestione aeroportuale di selezionare le offerte per loro più interessanti. Allo stesso modo, tali società di gestione avrebbero avuto la possibilità di decidere sulla durata e su altre clausole dei contratti che intendevano concludere con tali compagnie.
- 73 Infine, il Tribunale avrebbe disatteso la propria giurisprudenza, da cui discenderebbe che, in presenza di un regime come quello istituito dalle misure controverse, è necessario determinare se il potere discrezionale riconosciuto agli enti incaricati della sua attuazione verta sulla definizione degli elementi essenziali di tale regime, nel qual caso tali enti non possono essere qualificati come intermediari, o se tale margine si limiti all'applicazione tecnica di detto regime, nel qual caso una siffatta qualificazione è ipotizzabile.
- 74 Con il suo quarto motivo, easyJet critica, in primo luogo, i punti 225 e 226 della sentenza T-8/18, con i quali il Tribunale ha ritenuto, da un lato, che essa fosse la beneficiaria finale, allo stesso titolo di altre compagnie aeree, di un vantaggio concesso dalla Regione autonoma e, dall'altro, che le società di gestione degli aeroporti di Cagliari-Elmas e di Olbia, tramite le quali erano transitati i fondi costitutivi di un siffatto vantaggio, non avessero di per sé beneficiato di alcun vantaggio dal momento che avevano trasferito l'insieme di tali fondi a dette compagnie. Infatti, tale ragionamento sarebbe contrario alla giurisprudenza della Corte, da cui discenderebbe che sarebbe stato necessario, per il Tribunale, determinare se le società di gestione aeroportuale che costituivano i beneficiari diretti delle misure controverse avessero ottenuto un vantaggio mediante queste ultime, senza che l'esistenza di tale vantaggio possa essere rimessa in discussione dal successivo trasferimento a compagnie aeree quali easyJet di una parte dei fondi corrispondenti.
- 75 In secondo luogo, il Tribunale avrebbe, in sostanza, erroneamente ritenuto, ai punti 97, 120, 134, 179, 192, 216, 218, 225 e 226 di tale sentenza, che le misure controverse concedessero un vantaggio alle compagnie aeree come easyJet, avvantaggiando le società di gestione aeroportuale solo sotto forma di meri effetti economici secondari. Infatti, la corretta qualificazione giuridica dei fatti del caso di specie avrebbe dovuto portarlo ad una conclusione opposta, in quanto le società di gestione aeroportuale avevano utilizzato fondi pubblici per finanziare l'acquisto di prestazioni che in condizioni normali di mercato esse avrebbero dovuto finanziare da sé, mentre le compagnie aeree erano state remunerate, in condizioni normali di mercato, per i servizi da esse forniti.

- 76 La Commissione ritiene, in via principale, che il primo motivo sia irricevibile in quanto non individua in modo preciso o sufficientemente preciso tutti i punti della sentenza T-8/18 relativi all'esistenza di un vantaggio sui quali esso verte e, in subordine, che tale motivo sia inconferente o infondato. Infatti, il punto 107 di tale sentenza, che sarebbe l'unico ad essere identificato con precisione da easyJet, verterebbe sulla circostanza che le misure controverse costituissero o meno risorse statali, e non già sull'esistenza di un vantaggio. Inoltre, i punti 141 e da 169 a 238 di detta sentenza, relativi alla questione dell'esistenza di un vantaggio, non farebbero rinvio a tale punto 107.
- 77 Per quanto riguarda il secondo motivo, la Commissione sostiene, in primo luogo, che, per quanto sia sufficientemente preciso per poter essere considerato ricevibile, esso è infondato nella parte in cui easyJet addebita al Tribunale di aver ritenuto, ai punti da 189 a 193 della sentenza T-8/18, che la decisione controversa avesse correttamente escluso che il principio dell'operatore privato in economia di mercato potesse essere applicato al comportamento della Regione autonoma. Infatti, dal momento che le società di gestione aeroportuale non erano detenute da tale ente, non sarebbe stato giustificato esaminare se, concedendo loro fondi pubblici secondo le modalità previste dalle misure controverse, esso si fosse comportato come un operatore privato in economia di mercato, cercando di effettuare investimenti tali da procurargli un beneficio economico, commerciale e finanziario. Del resto, come sarebbe stato sottolineato dalla Commissione nella decisione controversa, l'adozione delle misure controverse sarebbe stata chiaramente motivata da obiettivi di interesse pubblico e, più precisamente, di sviluppo regionale, e non da considerazioni di ordine economico, commerciale e finanziario.
- 78 In secondo luogo, easyJet non potrebbe nemmeno legittimamente criticare il Tribunale per aver considerato, ai punti da 171 a 182 della sentenza T-8/18, che la decisione controversa avesse correttamente escluso che il principio dell'operatore privato in economia di mercato potesse essere applicato per valutare, alla luce dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, i contratti stipulati dalle società di gestione degli aeroporti di Cagliari-Elmas e Olbia con le compagnie aeree che operano presso tali aeroporti.
- 79 Infatti, da un lato, tali società di gestione aeroportuale non sarebbero enti pubblici, come constatato dal Tribunale.
- 80 Dall'altro lato, tale giudice non sarebbe incorso in alcun errore nell'interpretazione o nell'applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE ritenendo che dette società di gestione si fossero in definitiva limitate, al momento della conclusione dei contratti di cui trattasi, ad attuare il regime di aiuti di Stato istituito dalle misure controverse e ad utilizzare i finanziamenti pubblici loro assegnati a tal fine, conformemente alle istruzioni della Regione autonoma, prima di dedurre che una siffatta situazione giustificava la loro qualificazione come intermediarie ed escludeva che esse potessero essersi comportate come operatori privati in economia di mercato. Infatti, il principio dell'operatore privato in economia di mercato sarebbe applicabile unicamente, secondo la giurisprudenza della Corte, nel caso in cui uno Stato conceda, direttamente o indirettamente, un vantaggio in quanto operatore economico e non nella sua qualità di pubblico potere, il che non corrisponderebbe al caso di specie. Inoltre, easyJet non potrebbe legittimamente sostenere né che il Tribunale abbia ammesso che tali contratti avessero potuto essere o sembrare redditizi al momento della loro conclusione né che esso sia incorso in un errore di diritto nel ritenere che il contributo delle società di gestione aeroportuale al loro finanziamento fosse limitato.
- 81 In terzo e ultimo luogo, neppure gli argomenti di easyJet riguardanti i punti da 189 a 218 della sentenza T-8/18, con i quali il Tribunale ha valutato il comportamento della Regione autonoma quale acquirente privato di beni o servizi, potrebbero essere accolti, ammesso che siano efficaci. Infatti, easyJet non contesterebbe i punti specifici di tale sentenza in cui il Tribunale ha concluso per l'assenza di una necessità effettiva di servizi in capo alla Regione autonoma. Inoltre, essa non rimetterebbe in discussione la valutazione di tale giudice secondo la quale le società di gestione aeroportuale non sarebbero state propense a stipulare contratti con compagnie aeree, quantomeno così numerosi e onerosi, in assenza di finanziamenti provenienti da fondi pubblici. Infine, in mancanza di una necessità effettiva di servizi in capo alla Regione autonoma, le considerazioni del Tribunale relative alla mancata attuazione di una procedura di gara sarebbero ultronee e non potrebbero quindi essere proficuamente criticate da easyJet. In ogni caso, gli inviti a manifestare interesse che hanno preceduto la conclusione dei contratti in questione non fungerebbero da procedura di gara.
- 82 Quanto al terzo motivo, esso sarebbe inconferente nella misura in cui la motivazione della sentenza T-8/18 su cui verte riguarda la questione se i pagamenti effettuati dalle società di gestione degli aeroporti di Cagliari-Elmas e di Olbia a favore di compagnie aeree quali easyJet fossero imputabili alla Regione autonoma e costituissero risorse statali, e non la questione distinta se tali compagnie aeree avessero beneficiato, per tale motivo, di un vantaggio. In ogni caso, tale motivo sarebbe privo di fondamento. Infatti, ai punti contestati da easyJet nell'ambito di detto motivo, il Tribunale avrebbe ritenuto che, tenuto conto dei termini e dell'impianto delle misure controverse nonché delle loro modalità di attuazione, le società di gestione aeroportuale dovevano essere considerate come inquadrate e controllate ex ante dalla Regione autonoma su un insieme di punti essenziali, pur disponendo di un certo potere discrezionale su aspetti accessori, e tale valutazione, che non potrebbe essere rimessa in discussione nell'ambito di un'impugnazione, sarebbe esente da errori di qualificazione giuridica dei fatti o da contraddizione interna. Inoltre, la giurisprudenza del Tribunale cui fa riferimento easyJet riguarderebbe una questione distinta, attinente agli elementi costitutivi della nozione di «regime di aiuti di Stato».
- 83 Per quanto riguarda il quarto motivo, esso sarebbe inconferente, almeno in parte, in quanto riguarderebbe valutazioni con cui il Tribunale ha respinto nel merito, ad abundantiam, argomenti di easyJet che aveva precedentemente dichiarato irricevibili, circostanza che easyJet non contesterebbe nella sua impugnazione. In ogni caso, tale motivo sarebbe infondato. Infatti, le società di gestione aeroportuale sarebbero state considerate come intermediarie dalla Commissione nella decisione controversa, poi dal Tribunale nella sentenza T-8/18, non per il motivo che avevano trasferito i fondi assegnati dalla Regione autonoma alle compagnie aeree, ma per il motivo che le misure controverse non le avevano allegerite di alcun costo o di alcun onere che sarebbe stato su di esse incombente in condizioni normali di mercato.

Giudizio della Corte

Sulla ricevibilità

- 84 La Commissione contesta la ricevibilità del primo e del secondo motivo di impugnazione nella causa C-343/20 P.
- 85 Per quanto riguarda il primo di tali motivi di impugnazione, detta istituzione sostiene, in via principale, che esso non individua con precisione i punti della motivazione della sentenza T-8/18 su cui verte.
- 86 A tal riguardo, dall'articolo 169, paragrafo 2, del regolamento di procedura della Corte emerge che i motivi dedotti in un'impugnazione devono individuare con precisione i punti della motivazione della decisione del Tribunale oggetto di contestazione da parte del ricorrente.
- 87 Inoltre, dalla giurisprudenza costante della Corte risulta che il mancato rispetto di tale requisito comporta l'irricevibilità del motivo che non lo soddisfa (sentenze dell'11 settembre 2014, MasterCard e a./Commissione, C-382/12 P, EU:C:2014:2201, punto 150, nonché del 28 aprile 2022, Changmao Biochemical Engineering/Commissione, C-666/19 P, EU:C:2022:323, punto 186).
- 88 Nel caso di specie, tuttavia, si deve constatare che il primo motivo dedotto a sostegno dell'impugnazione nella causa C-343/20 P individua la parte specifica della motivazione della sentenza T-8/18 che è contestata da easyJet, ossia il suo punto 107. Inoltre, tale motivo individua con precisione l'errore di diritto da cui tale punto sarebbe viziato, che consiste, in sostanza, per il Tribunale, nell'aver erroneamente mescolato l'esame di due delle diverse condizioni cumulative la cui sussistenza è necessaria per consentire di concludere per l'esistenza di un aiuto di Stato, ossia quella relativa alla concessione di un vantaggio da parte dello Stato, da un lato, e quella secondo cui tale vantaggio deve essere stato concesso mediante risorse statali, dall'altro.
- 89 Poiché la Commissione sostiene, in subordine, che detto motivo di impugnazione, in ogni caso, non è sufficientemente preciso, se non addirittura inconferente, in quanto il punto da esso individuato fa parte dei punti della motivazione della sentenza T-8/18 che riguarda la parte della decisione controversa relativa all'esistenza di risorse statali, e non già dei distinti punti della motivazione di tale sentenza che riguardano la questione dell'esistenza

- di un vantaggio, sulla quale si concentrano gli argomenti di diritto dedotti da easyJet, occorre aggiungere che, sebbene corretta, tale osservazione relativa alla struttura del ragionamento del Tribunale non implica tuttavia che il motivo di cui trattasi sia inconferente.
- 90 Infatti, contrariamente a quanto indicato dalla Commissione, il Tribunale, nell'esaminare la questione dell'esistenza di un vantaggio, ha effettuato un rinvio globale ai motivi di cui si era precedentemente servito nell'ambito della questione dell'esistenza di risorse statali, come risulta dal punto 174 della sentenza T-8/18, ai sensi del quale «[p]er quanto riguarda l'argomento della ricorrente relativo all'applicazione del principio dell'operatore privato in economia di mercato alla luce dell'autonomia delle società di gestione aeroportuale nell'utilizzo dei fondi forniti dalla Regione autonoma e nella definizione dei loro rapporti contrattuali con le compagnie aeree, esso deve essere respinto per i motivi già esposti precedentemente nell'ambito dell'esame della seconda parte del primo motivo».
- 91 Inoltre, il punto 107 di tale sentenza, che è censurato da easyJet, costituisce uno dei punti chiave dei motivi ai quali il Tribunale ha così fatto rinvio. Infatti, tale giudice ha ivi esposto, per la prima volta, la sua valutazione secondo la quale «si deve ritenere che, nei limiti in cui può essere dimostrato, come nel caso di specie, che un vantaggio proveniente da risorse statali è stato trasferito dal percipiente immediato a un beneficiario finale, sia irrilevante che tale trasferimento sia stato effettuato dal percipiente immediato secondo una logica commerciale o, al contrario, che [esso] abbia risposto a un obiettivo di interesse generale». Inoltre, tale valutazione è ulteriormente ripresa e precisata a vario titolo da detto giudice, ai fini del controllo della legittimità delle constatazioni e delle valutazioni effettuate dalla Commissione nella decisione controversa in merito all'esistenza di un vantaggio, in particolare in punti di detta sentenza che sono oggetto degli altri motivi di impugnazione di easyJet, tra cui i punti da 176 a 178, da 189 a 191, 225 e 226.
- 92 Tenuto conto di tali elementi, non si può censurare easyJet per non aver individuato in modo più preciso rispetto a quanto abbia fatto la fonte dell'errore di diritto che addebita al Tribunale.
- 93 Per quanto riguarda il secondo motivo dedotto da easyJet, la Commissione afferma, in modo generico, che tale motivo è troppo impreciso per essere ricevibile.
- 94 Al riguardo, occorre, in primo luogo, constatare che, conformemente al requisito di cui all'articolo 169, paragrafo 2, del regolamento di procedura ricordato al punto 86 della presente sentenza, tale motivo individua un insieme preciso di punti della motivazione della sentenza T-8/18 che easyJet ritiene viziati da errori di diritto, vale a dire i punti da 175 a 178, da 189 a 193 e da 216 a 218 della stessa.
- 95 In secondo luogo, dalla costante giurisprudenza della Corte risulta che, oltre a tale requisito, ogni parte che propone l'impugnazione è tenuta, alla luce dell'articolo 256, paragrafo 1, secondo comma, TFUE, dell'articolo 58, primo comma, dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea e dell'articolo 168, paragrafo 1, lettera d), del regolamento di procedura, a indicare in modo preciso gli argomenti di diritto dedotti a specifico sostegno di ciascuno dei vari motivi che essa invoca, a pena d'irricevibilità del motivo o dei motivi che non soddisfano tale prescrizione (sentenze del 3 settembre 2015, *Inuit Tapiriit Kanatami e a./Commissione*, C-398/13 P, EU:C:2015:535, punto 53, e del 15 luglio 2021, *Deutsche Lufthansa/Commissione*, C-453/19 P, EU:C:2021:608, punto 95).
- 96 Nel caso di specie, easyJet ha rispettato anche tale requisito, come risulta dai punti da 64 a 70 della presente sentenza.
- 97 Di conseguenza, il primo e il secondo motivo di impugnazione nella causa C-343/20 P sono ricevibili.
- Nel merito*
- 98 In via preliminare, occorre constatare che, sebbene gli argomenti di diritto dedotti da Volotea a sostegno della prima censura del suo primo motivo nella causa C-331/20 P e quelli presentati da easyJet a sostegno dei suoi quattro motivi nella causa C-343/20 P non siano strutturati allo stesso modo, da un lato, e sebbene il loro contenuto differisca su taluni punti, dall'altro, tali due serie di argomenti di diritto si sovrappongono nondimeno in larga misura. In particolare, tanto Volotea quanto easyJet contestano, attraverso argomenti che sono in gran parte simili e complementari nella loro sostanza, tre aspetti essenziali e determinanti del ragionamento che il Tribunale ha seguito, in termini talvolta identici, talvolta analoghi, nelle sentenze impugnate.
- 99 Infatti, come discende dai punti da 52 a 55, da 64 a 69, 72 e 75 della presente sentenza, entrambe le ricorrenti contestano, innanzitutto, le valutazioni con cui il Tribunale ha considerato, in sostanza, che la questione se esse avessero beneficiato di un vantaggio concesso dalla Regione autonoma, che agiva attraverso le società di gestione degli aeroporti di Cagliari-Elmas e di Olbia, non doveva essere esaminata alla luce del principio dell'operatore privato in economia di mercato per il motivo che tale principio non era applicabile nel caso di specie, tenuto conto degli obiettivi di interesse pubblico perseguiti dalle misure controverse, della circostanza che dette società di gestione aeroportuale non fossero enti pubblici e del fatto che queste ultime non godevano di un'autonomia significativa rispetto alla Regione autonoma nell'ambito dell'attuazione di tali misure (punti da 116 a 119 e da 124 a 127 della sentenza T-607/17, e punti da 174 a 177 e da 190 a 193 della sentenza T-8/18).
- 100 Volotea e easyJet contestano poi le valutazioni con cui il Tribunale ha ritenuto che il fatto che esse avessero beneficiato o meno di un vantaggio concesso dalla Regione autonoma, che agiva tramite le società di gestione degli aeroporti di Cagliari-Elmas e di Olbia, era una questione che doveva essere analizzata applicando un criterio consistente nel determinare se tale Regione si fosse comportata come un acquirente privato di beni o di servizi che agiva in condizioni normali di mercato (punti da 128 a 136 della sentenza T-607/17 e punti da 194 a 203 della sentenza T-8/18). A tal riguardo, come emerge dai punti 54, 55, da 66 a 69, 72 e 75 della presente sentenza, Volotea focalizza le sue critiche sugli elementi sulla base dei quali il Tribunale ha dichiarato che esso doveva svolgere il proprio controllo in virtù di tale criterio, vale a dire l'esistenza di un bisogno effettivo di servizi in capo a detta Regione, da un lato, e l'attuazione di una procedura di gara, dall'altro, mentre easyJet, pur menzionando il secondo di tali elementi, concentra le sue censure sulla circostanza che l'esame di detti elementi ha, in sostanza, portato il Tribunale a eludere o, quanto meno, a non trattare correttamente la questione se i contratti che vincolavano le compagnie aeree alle società di gestione aeroportuali erano stati stipulati in condizioni normali di mercato.
- 101 Infine, sia Volotea sia easyJet lamentano che il Tribunale, in sostanza, ha effettuato una qualificazione giuridica erronea dei fatti e non ha esaminato seriamente gli elementi di prova da loro prodotti per contestare le valutazioni e le constatazioni della Commissione secondo cui i contratti che esse avevano stipulato con le società di gestione aeroportuali costituivano un vantaggio che non avrebbero ottenuto in condizioni normali di mercato (punti 139, 143 e 144 della sentenza T-607/17, e punti da 189 a 193 e da 216 a 218 della sentenza T-8/18).
- 102 Occorre ricordare, in primo luogo, che dalla giurisprudenza costante della Corte discende, innanzitutto, che la qualificazione come «aiuto di Stato», ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, richiede che siano soddisfatte tutte le condizioni enunciate in tale disposizione (sentenze del 21 marzo 1990, *Belgio/Commissione*, C-142/87, EU:C:1990:125, punto 25, nonché dell'11 novembre 2021, *Autostrada Wielkopolska/Commissione e Polonia*, C-933/19 P, EU:C:2021:905, punto 103).
- 103 Tra queste figura, in particolare, la condizione secondo cui la misura statale in questione, in un determinato caso, deve concedere un vantaggio selettivo all'impresa o alle imprese che ne sono beneficiarie (sentenze del 24 luglio 2003, *Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, punto 75, nonché dell'11 novembre 2021, *Autostrada Wielkopolska/Commissione e Polonia*, EU:C:2021:905, punto 103).
- 104 La nozione di «vantaggio», ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, comprende poi non soltanto prestazioni positive, quali sovvenzioni, ma anche interventi i quali, in varie forme, alleviano gli oneri che di regola graverebbero sul bilancio dell'impresa o delle imprese che ne sono beneficiarie e che, di conseguenza, hanno la stessa natura delle sovvenzioni e producono identici effetti (sentenze del 15 marzo 1994, *Banco Exterior de España*, C-387/92, EU:C:1994:100, punto 13, e del 4 marzo 2021, *Commissione/Fútbol Club Barcelona*, C-362/19 P, EU:C:2021:169, punto 59).

- 105 Sono quindi essenzialmente gli effetti della misura statale di cui trattasi sull'impresa o sulle imprese che ne sono beneficiarie, in un determinato caso, che devono essere presi in considerazione per dimostrare l'esistenza di un vantaggio, indipendentemente dal fatto che esso sia concesso direttamente dallo Stato o da un ente pubblico o privato che esso avrebbe istituito o designato a tal fine (sentenze del 22 marzo 1977, Steinike & Weinlig, 78/76, EU:C:1977:52, punto 21, nonché del 15 maggio 2019, Achema e a., C-706/17, EU:C:2019:407, punto 50).
- 106 Per contro, poiché l'articolo 107, paragrafo 1, TFUE non distingue le misure statali a seconda della loro causa o del loro scopo (sentenze del 2 luglio 1974, Italia/Commissione, 173/73, EU:C:1974:71, punto 27, e del 13 febbraio 2003, Spagna/Commissione, C-409/00, EU:C:2003:92, punto 46), la natura degli obiettivi perseguiti dallo Stato membro autore di tali misure o al quale esse sono imputabili è priva di ogni rilievo sulla questione se esse concedono un vantaggio a una o a più imprese e, più in generale, sulla loro qualificazione come aiuto di Stato (sentenze dell'8 dicembre 2011, France Télécom/Commissione, C-81/10 P, EU:C:2011:811, punto 17, nonché del 25 gennaio 2022, Commissione/European Food e a., C-638/19 P, EU:C:2022:50, punto 122).
- 107 Di conseguenza, si deve ritenere che soddisfi la condizione di cui al punto 103 della presente sentenza qualsiasi misura statale che, indipendentemente dalla forma e dagli obiettivi, sia atta a favorire direttamente o indirettamente una o più imprese, o che conceda a queste ultime un vantaggio che esse non avrebbero potuto ottenere in condizioni normali di mercato (sentenze del 24 luglio 2003, Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punto 84, nonché del 17 settembre 2020, Compagnie des pêches de Saint-Malo, C-212/19, EU:C:2020:726, punto 39).
- 108 Infine, la verifica delle condizioni per l'esistenza di un siffatto vantaggio dev'essere effettuata, in linea di principio, applicando il principio dell'operatore privato in economia di mercato (sentenze del 6 marzo 2018, Commissione/FIH Holding e FIH Erhvervsbank, C-579/16 P, EU:C:2018:159, punto 45, nonché dell'11 novembre 2021, Autostrada Wielkopolska/Commissione e Polonia, C-933/19 P, EU:C:2021:905, punto 105), a meno che non esista alcuna possibilità di paragonare il comportamento statale di cui trattasi in un caso determinato a quello di un operatore privato, in quanto tale comportamento è inscindibilmente connesso all'esistenza di un'infrastruttura che nessun operatore privato avrebbe mai potuto costituire (v., in tal senso, sentenza del 3 luglio 2003, Chronopost e a./Ufex e a., C-83/01 P, C-93/01 P e C-94/01 P, EU:C:2003:388, punti da 31 a 38), o in quanto lo Stato abbia agito nella sua qualità di autorità pubblica. A quest'ultimo proposito si deve, tuttavia, osservare che la sola attuazione di prerogative di pubblici poteri, come il ricorso a strumenti di natura legislativa o fiscale non comporta, di per sé, l'inapplicabilità di tale principio (v., in tal senso, sentenze del 5 giugno 2012, Commissione/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, punti 81 e 92; del 3 aprile 2014, Commissione/Paesi Bassi e ING Groep, C-224/12 P, EU:C:2014:213, punto 30, nonché del 6 marzo 2018, Commissione/FIH Holding e FIH Erhvervsbank, C-579/16 P, EU:C:2018:159, punto 48). Infatti, è la natura economica dell'intervento statale di cui trattasi, e non i mezzi istituiti a tal fine, a rendere applicabile detto principio (sentenza del 20 settembre 2017, Commissione/Frucona Košice, EU:C:2017:706, punto 27).
- 109 L'applicazione del principio dell'operatore privato in economia di mercato implica essa stessa, come rilevato, in sostanza, dall'avvocato generale ai paragrafi 63, 71 e 74 delle sue conclusioni, di ricorrere caso per caso a diversi criteri concreti diretti, ciascuno, a confrontare nel modo più adatto e adeguato possibile la misura statale di cui trattasi in un determinato caso, tenuto conto in particolare della natura di quest'ultima, con quella che avrebbe potuto essere adottata da un operatore privato che si trovi in una situazione il più possibile simile e operante in condizioni normali di mercato (v., in tal senso, sentenza del 6 marzo 2018, Commissione/FIH Holding e FIH Erhvervsbank, C-579/16 P, EU:C:2018:159, punti 52 e 55).
- 110 Come discende dalla costante giurisprudenza della Corte, tali criteri includono, in particolare, quello dell'investitore privato, che si applica in presenza di misure statali quali apporti di capitali (sentenze del 21 marzo 1991, Italia/Commissione, C-305/89, EU:C:1991:142, punti 18 e 19, nonché del 10 dicembre 2020, Comune di Milano/Commissione, C-160/19 P, EU:C:2020:1012, punto 105). Essi includono anche quello del creditore privato, che si applica in presenza di misure quali agevolazioni di pagamento per il rimborso di un debito (sentenze del 29 aprile 1999, Spagna/Commissione, C-342/96, EU:C:1999:210, punto 46, nonché del 20 settembre 2017, Commissione/Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, punti 22 e 28), quello del debitore privato (sentenza dell'11 novembre 2021, Autostrada Wielkopolska/Commissione e Polonia, C-933/19 P, EU:C:2021:905, punti 123 e 156) o ancora quello del venditore privato, che si applica in presenza di misure relative alla fornitura, direttamente o tramite enti pubblici o imprese private che sono sotto il controllo o sotto l'influenza dello Stato, di beni o servizi nonché la fissazione di loro condizioni di vendita, come il prezzo (v., in tal senso, sentenze del 2 febbraio 1988, Kwekerij van der Kooy e a./Commissione, 67/85, 68/85 e 70/85, EU:C:1988:38, punto 28; dell'11 luglio 1996, SFEI e a., C-39/94, EU:C:1996:285, punto 59, nonché dell'8 novembre 2001, Adria-Wien Pipeline e Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, C-143/99, EU:C:2001:598, punti 39 e 40).
- 111 Infine, occorre ricordare che, nel caso in cui la Commissione avvii una procedura relativa a una misura statale e adotti, all'esito di quest'ultima, una decisione in cui qualifica tale misura come «aiuto di Stato», spetta a tale istituzione dimostrare, nella sua decisione, l'esistenza di un siffatto aiuto e quindi, in particolare, che detta misura conferisce un vantaggio all'impresa o alle imprese che ne beneficiano, basandosi, al termine di un'indagine che deve essere stata condotta in modo diligente e imparziale, sugli elementi il più possibile completi e affidabili a tale scopo (sentenza del 4 marzo 2021, Commissione/Club Barcelona, C-362/19 P, EU:C:2021:169, punto 62 e giurisprudenza ivi citata).
- 112 Tuttavia, il rispetto di tale obbligo deve essere valutato alla luce degli elementi di informazione di cui la Commissione poteva disporre quando ha adottato la sua decisione (sentenze del 10 luglio 1986, Belgio/Commissione, 234/84, EU:C:1986:302, punto 16, e del 20 settembre 2017, Commissione/Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, punto 70), purché tale istituzione si sia avvalsa dei poteri che le consentano di ottenere gli elementi d'informazione che le sembrano necessari o utili, in particolare del suo potere di rivolgere un'ingiunzione allo Stato membro autore della misura statale di cui trattasi e che detiene tali elementi d'informazione (v., in tal senso, sentenze del 14 febbraio 1990, Francia/Commissione, C-301/87, EU:C:1990:67, punti da 19 a 22, e del 20 settembre 2017, Commissione/Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, punto 71).
- 113 Per quanto riguarda, in particolare, l'applicazione in un determinato caso del principio dell'operatore privato in economia di mercato, dalla giurisprudenza costante della Corte discende che essa implica che la Commissione dimostri, all'esito di una valutazione globale che tenga conto di tutti gli elementi rilevanti del caso di specie, che l'impresa o le imprese beneficiarie della misura statale di cui trattasi non avrebbero manifestamente ottenuto un vantaggio analogo da parte di un operatore privato normalmente prudente e diligente che si trovi in una situazione il più possibile simile e operante in condizioni normali di mercato. Nell'ambito di tale valutazione globale, la Commissione deve tenere conto di tutte le opzioni che un siffatto operatore avrebbe ragionevolmente preso in considerazione, di tutti gli elementi d'informazione disponibili e idonei a influenzare significativamente la sua decisione nonché degli sviluppi prevedibili alla data in cui è stata adottata la decisione di concedere un vantaggio (v., in tal senso, sentenze del 26 marzo 2020, Larko/Commissione, C-244/18 P, EU:C:2020:238, punti da 28 a 31 e 65, nonché dell'11 novembre 2021, Autostrada Wielkopolska/Commissione e Polonia, C-933/19 P, EU:C:2021:905, punti da 108 a 113).
- 114 In particolare, la Commissione deve adoperarsi nel valutare se, a tale data, si poteva considerare che l'operazione con cui il vantaggio è stato conferito presentasse una razionalità economica, commerciale e finanziaria, tenuto conto delle sue prospettive di redditività a breve o a più lungo termine nonché degli altri interessi commerciali o economici che essa comportava (v., in tal senso, sentenze del 10 luglio 1986, Belgio/Commissione, 234/84, EU:C:1986:302, punti 14 e 15; del 21 marzo 1991, Italia/Commissione, C-303/88, EU:C:1991:136, punti 21 e 22; del 3 aprile 2014, Commissione/Paesi Bassi e ING Groep, C-224/12 P, EU:C:2014:213, punto 36, nonché del 10 dicembre 2020, Comune di Milano/Commissione, C-160/19 P, EU:C:2020:1012, punto 107).
- 115 Nel caso di specie, il Tribunale ha disatteso taluni requisiti discendenti da tale giurisprudenza.
- 116 Vero è che esso si è correttamente astenuto, implicitamente nella sentenza T-607/17 e esplicitamente al punto 185 della sentenza T-8/18, dal fondarsi sulla constatazione della Commissione secondo cui la Repubblica italiana non si era avvalsa del principio dell'operatore privato in economia di mercato, tenuto conto dell'irrelevanza di una siffatta constatazione alla luce della giurisprudenza costante della Corte (sentenze del 5 giugno 2012,

- Commissione/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, punti 103 e 104, nonché dell'11 novembre 2021, Autostrada e Wielkoska/Commissione e Polonia, C-933/19 P, EU:C:2021:905, punto 107).
- 117 Tuttavia, ha ciò nondimeno considerato che tale principio doveva essere considerato inapplicabile nel caso di specie, per tre motivi che vertono in sostanza, il primo, sulla circostanza che le società di gestione aeroportuale di cui alla decisione controversa non erano enti detenuti dallo Stato (punti da 117 a 119, 124 e 125 della sentenza T-607/17, nonché punti da 175 a 177, 190 e 191 della sentenza T-8/18); il secondo, sulla circostanza che il regime di aiuti che istituisce le misure controverse perseguiva obiettivi di interesse pubblico (punti da 124 a 127 e 130 della sentenza T-607/17, nonché punti da 190 a 193 della sentenza T-8/18) e, il terzo, sulla circostanza che tali società di gestione aeroportuale si erano limitate ad attuare tale regime e tali misure senza disporre di alcuna autonomia significativa rispetto alla Regione autonoma in tale contesto (punti 116, 118 e 119 della sentenza T-607/17 nonché punti 174, 176 e 177 della sentenza T-8/18).
- 118 Orbene, nessuno di tali motivi era in grado di escludere l'applicabilità del principio dell'operatore privato in economia di mercato.
- 119 Infatti, né il primo né il terzo di detti motivi consentivano di concludere nel senso di tale esclusione, dal momento che tale principio può trovare applicazione anche quando un vantaggio è concesso dallo Stato a una o più imprese direttamente o tramite imprese private poste sotto il suo controllo o sotto la sua influenza, come risulta dalla giurisprudenza citata ai punti 105 e 110 della presente sentenza e come ricordato dall'avvocato generale al paragrafo 94 delle sue conclusioni.
- 120 Parimenti, il secondo motivo considerato dal Tribunale non escludeva affatto l'applicabilità del principio dell'operatore privato in economia di mercato, come risulta dalla giurisprudenza citata al punto 106 della presente sentenza e come ricordato dall'avvocato generale ai paragrafi 80, 82 e 95 delle sue conclusioni. Il perseguimento di obiettivi di interesse pubblico è, infatti, inerente alla maggior parte delle misure statali che possono essere qualificate come «aiuto di Stato» ed essere esaminate, a tal fine, alla luce di tale principio (v., in tal senso, sentenze del 21 marzo 1991, Italia/Commissione, C-305/89, EU:C:1991:142, punto 20, e del 14 settembre 1994, Spagna/Commissione, C-42/93, EU:C:1994:326, punto 14). L'applicazione di detto principio ha tuttavia come conseguenza che tali misure devono essere esaminate prescindendo da siffatti obiettivi (v., in tal senso, sentenza del 10 luglio 1986, Belgio/Commissione, 234/84, EU:C:1986:302, punto 14) e dai benefici connessi alla qualità di potere pubblico dello Stato che la realizzazione di tali obiettivi può generare (v., in tal senso, sentenze del 5 giugno 2012, Commissione/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, punto 79, nonché del 6 marzo 2018, Commissione/FIH Holding e FIH Erhvervsbank, C-579/16 P, EU:C:2018:159, punti 55, 57 e 58).
- 121 Ciò premesso, è giocoforza constatare che, pur concludendo erroneamente nel senso dell'inapplicabilità del principio dell'operatore privato in un'economia di mercato, il Tribunale ha comunque ritenuto, come rilevano Volotea e easyJet, che si dovesse considerare che le compagnie aeree che avevano stipulato contratti di prestazione di servizi di trasporto aereo, di marketing e di pubblicità con le società di gestione aeroportuale di Cagliari-Elmas e di Olbia avessero beneficiato di un «vantaggio che non avrebbero ottenuto in condizioni normali di mercato», per il motivo che la remunerazione che era stata loro versata in applicazione di tali contratti non costituiva il corrispettivo di servizi che soddisfacevano effettive necessità in capo alla Regione autonoma e che detti contratti erano stati inoltre stipulati dalle società di gestione aeroportuale in questione senza il previo espletamento di una procedura di gara o di una procedura equivalente (punti da 128 a 149 della sentenza T-607/17 e punti 174 e da 194 a 217 della sentenza T-8/18).
- 122 Tenuto conto di tali valutazioni, il Tribunale ha dichiarato, al punto 150 della sentenza T-607/17 e al punto 218 della sentenza T-8/18, che la Commissione aveva potuto validamente concludere che il finanziamento che la Regione autonoma, agendo attraverso dette società di gestione aeroportuale, aveva concesso a Volotea e a easyJet, quale corrispettivo per i servizi di trasporto, di marketing e di pubblicità forniti da queste ultime, aveva conferito loro un vantaggio che esse non avrebbero ottenuto in condizioni normali di mercato.
- 123 Orbene, come emerge dalla giurisprudenza richiamata ai punti 109 e 110 della presente sentenza e dal paragrafo 99 delle conclusioni dall'avvocato generale, il criterio dell'acquirente privato costituisce, al pari di quello del venditore privato di cui è il corrispettivo, uno dei diversi criteri che concretizzano il principio dell'operatore privato in economia di mercato. In tali circostanze, gli errori di diritto rilevati ai punti da 117 a 120 della presente sentenza sono tali da comportare l'annullamento delle sentenze impugnate solo qualora risulti che tali motivi aggiuntivi del Tribunale siano anch'essi errati in diritto e, in quanto tali, inidonei a fondare il dispositivo di tali sentenze.
- 124 In secondo luogo, occorre rilevare, al riguardo, anzitutto che i detti motivi sono, in sostanza, articolati in relazione a constatazioni e valutazioni previamente effettuate dalla Commissione nella decisione controversa. Di conseguenza, Volotea addebita erroneamente al Tribunale di aver disatteso i limiti imposti alla sua funzione di giudice della legittimità delle decisioni della Commissione enunciando questi stessi motivi.
- 125 Occorre poi sottolineare che il criterio dell'acquirente privato, in quanto costituisce una delle diverse varianti possibili del principio dell'operatore privato in economia di mercato, deve, di conseguenza, essere interpretato e applicato in modo coerente con tale principio nonché con i requisiti probatori che ne disciplinano l'applicazione.
- 126 A tal riguardo, è vero che dalla giurisprudenza consolidata della Corte discende che, nel caso in cui uno Stato o un altro ente pubblico decida di vendere o, specularmente, di acquistare beni o servizi direttamente presso una o più imprese private, l'attuazione di una procedura di gara organizzata secondo modalità che ne garantiscono il suo carattere aperto, imparziale e non discriminatorio consente, a determinate condizioni, di presumere che i contratti o altri atti conclusi a tal fine in esito a tale procedura, e la remunerazione da essi stabilita, riflettano normali condizioni di mercato e, in particolare, un prezzo normale o un valore normale di mercato che esclude l'esistenza di un «vantaggio», ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE (v., in tal senso, sentenza del 16 luglio 2015, BVVG, C-39/14, EU:C:2015:470, punti 29 e 32 nonché giurisprudenza ivi citata).
- 127 Tuttavia, da tale giurisprudenza emerge altresì che l'attuazione di una procedura del genere non è sempre obbligatoria ai fini di una siffatta operazione di vendita o di acquisto e, inoltre, che esistono altri mezzi per escludere l'esistenza di un tale vantaggio. Infatti, è possibile ricorrere ad altri mezzi, come la realizzazione di una perizia indipendente (sentenza del 16 luglio 2015, BVVG, C-39/14, EU:C:2015:470, punto 31 e giurisprudenza ivi citata) o di una valutazione attendibile, rigorosa e completa dei costi pertinenti (v., in tal senso, sentenza del 2 settembre 2010, Commissione/Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, punti da 70 a 75), per assicurarsi che l'operazione a cui si procede in tal modo costituisca un'operazione normale di mercato che conduce alla fissazione di un prezzo normale o di un valore normale di mercato.
- 128 A maggior ragione, l'attuazione di una procedura di gara non può costituire l'unico mezzo per escludere l'esistenza di un «vantaggio», ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, nel caso in cui lo Stato effettui la vendita o l'acquisto di beni o di servizi presso imprese private non direttamente, bensì tramite altre imprese private, che non sono soggette all'obbligo di ricorrere a una siffatta procedura. Indipendentemente dal mezzo al quale si ricorre, la questione se l'esistenza di un siffatto vantaggio debba essere esclusa o, al contrario, accolta impone quindi, in ogni caso, di valutare se i contratti o gli altri atti che prevedono tale vendita o tale acquisizione riflettano o meno condizioni normali di mercato, come ricordato ai punti 113 e 114 della presente sentenza.
- 129 Inoltre, come risulta da tali medesimi punti, spetta alla Commissione procedere a tale valutazione e dimostrare l'esistenza di un vantaggio, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, alle condizioni ricordate ai punti 111 e 112 della presente sentenza, e tale vantaggio può corrispondere, nel caso di specie, ammesso che sia dimostrato, solo alla differenza tra la remunerazione alla quale avrebbero avuto diritto i beneficiari in questione, in condizioni normali di mercato, e quella che è stata loro effettivamente versata dalle società di gestione aeroportuale.
- 130 Orbene, nel caso di specie, il Tribunale ha disatteso tali diversi requisiti sostanziali e probatori.

- 131 Infatti, da un lato, si è limitato, in essenza, tanto nell'ambito della sua analisi dei requisiti discendenti dall'articolo 107, paragrafo 1, TFUE quanto in quello della qualificazione giuridica dei fatti alla luce di tali requisiti, a rilevare che i contratti di cui trattasi nel caso di specie non erano stati stipulati dagli enti privati contraenti all'esito di una procedura di gara, come emerge dai punti 136, 137 e 141 della sentenza T-607/17 nonché dai punti 203, 204 e 208 della sentenza T-8/18; successivamente a considerare, in modo generico, che l'attuazione di tale procedura «avrebbe potuto provare l'esistenza di condizioni di mercato e, pertanto, l'assenza di un vantaggio ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE», e che, nel caso di specie, Volotea e easyJet «non» avevano dimostrato che le società di gestione aeroportuale di Cagliari-Elmas e di Olbia si fossero avvalse di una procedura «equivalente», come ciò emerge dai punti 140, 142 e 143 della sentenza T-607/17 nonché dei punti 207, 209 e 210 della sentenza T-8/18.
- 132 In tal modo, detto giudice ha attribuito un'importanza ingiustificata al fatto, per imprese private che non sono soggette all'obbligo di indire una gara d'appalto e che intendano concludere siffatti contratti, di ricorrere previamente a una siffatta procedura o a una procedura equivalente, a pena di esporsi, in assenza di quest'ultima, al rischio che tali contratti siano automaticamente qualificati come «vantaggio», ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, nell'ipotesi in cui una di tali imprese private finanzia i propri obblighi contrattuali mediante fondi pubblici. Infatti, né la necessità di ricorrere a una siffatta procedura di gara o equivalente né la conseguenza automatica che il mancato ricorso a quest'ultima comporterebbe discendono da tale disposizione o dalla giurisprudenza della Corte, che richiedono, al contrario, una valutazione globale e concreta caso per caso, come ricordato ai punti 113, 114 e 128 della presente sentenza, e impongono, inoltre, alla Commissione di dimostrare l'esistenza di un vantaggio e non già alle imprese interessate di dimostrare l'assenza di quest'ultimo (v., in tal senso, sentenza del 10 dicembre 2020, Comune di Milano/Commissione, C-160/19 P, EU:C:2020:1012, punto 111).
- 133 Dall'altro lato, il Tribunale si è limitato, al punto 139 della sentenza T-607/17 nonché al punto 206 della sentenza T-8/18, a «mettere in dubbio» che le prestazioni di marketing oggetto dei contratti stipulati tra le società di gestione aeroportuale e le compagnie aeree rispondessero a «necessità effettive» per la Regione autonoma. Orbene, tale valutazione non gli consentiva di concludere nel senso dell'esistenza di un vantaggio, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, come sostiene correttamente Volotea.
- 134 Allo stesso tempo, il Tribunale non ha tentato, nelle sentenze impugnate, di controllare se la Commissione avesse adempiuto, nella decisione controversa, l'obbligo ad essa incombente di stabilire se i contratti stipulati tra le società di gestione aeroportuale e le compagnie aeree costituissero normali operazioni di mercato. Al contrario, esso ha negato qualsiasi rilevanza a tale questione, formulando al contempo valutazioni generiche al riguardo, come emerge dai punti 118, 125 e 143 della sentenza T-607/17 nonché dai punti 176, 191 e 210 della sentenza T-8/18. Orbene, l'esame di detta questione era obbligatorio alla luce della giurisprudenza rammentata ai punti 113, 114 e 128 della presente sentenza, come correttamente sostenuto da easyJet.
- 135 Di conseguenza, nel ritenere che le compagnie aeree che hanno stipulato contratti di prestazione di servizi di trasporto aereo, di marketing e di pubblicità con le società di gestione aeroportuale di Cagliari-Elmas e di Olbia dovessero essere considerate beneficiarie di un «vantaggio», ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, per il motivo che la remunerazione che era stata versata loro in applicazione di tali contratti non costituiva il corrispettivo di servizi che soddisfacevano effettive necessità in capo alla Regione autonoma e che detti contratti erano stati inoltre stipulati dalle società di gestione aeroportuale di cui trattasi senza la previa attuazione di una procedura di gara o di una procedura equivalente, il Tribunale è incorso in un errore di diritto.
- 136 Pertanto, il Tribunale è altresì incorso in un errore di diritto nel dichiarare, al punto 150 della sentenza T-607/17 e al punto 218 della sentenza T-8/18, che la Commissione aveva potuto correttamente concludere che il finanziamento che la Regione autonoma, agendo tramite dette società di gestione aeroportuale, aveva concesso a Volotea e a easyJet, come corrispettivo dei servizi di trasporto, di marketing e di pubblicità forniti da queste ultime, aveva conferito loro un vantaggio che esse non avrebbero ottenuto in condizioni normali di mercato.
- 137 Ne consegue che la prima censura del primo motivo dedotto nella causa C-331/20 P è fondata, al pari dei quattro motivi dedotti nella causa C-343/20 P, nei limiti in cui questi ultimi vertono sull'interpretazione, l'applicabilità e l'applicazione nel caso di specie del principio dell'operatore privato in economia di mercato.
- 138 Poiché la qualificazione come «aiuto di Stato» di una determinata misura richiede, tra le altre condizioni cumulative, la dimostrazione che tale misura ha conferito un vantaggio a una o a più imprese, come è stato ricordato ai punti 102 e 103 della presente sentenza, e poiché i motivi di cui al punto precedente devono essere accolti, si deve annullare la sentenza T-607/17, senza che sia necessario esaminare le altre censure e gli altri motivi dedotti da Volotea a sostegno della sua impugnazione nella causa C-331/20 P, nonché la sentenza T-8/18, nella parte in cui ha respinto il ricorso di easyJet in quanto infondato.

Sul ricorso di primo grado

- 139 Quando lo stato degli atti lo consenta, la Corte può, in forza dell'articolo 61, primo comma, dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, statuire definitivamente su tale controversia.
- 140 Nel caso di specie, la Corte ritiene che occorra statuire definitivamente sulle due presenti controversie, in quanto lo stato degli atti lo consente nei limiti in cui sono state oggetto di un dibattito in contraddittorio dinanzi al Tribunale e non richiedono l'adozione di alcuna ulteriore misura di organizzazione del procedimento o di istruzione del fascicolo, tenuto conto delle questioni che occorre risolvere per porvi termine.
- 141 Come rilevato ai punti da 35 a 40 della presente sentenza, Volotea ha dedotto cinque motivi a sostegno del suo ricorso dinanzi al Tribunale. Dal canto suo, easyJet ha dedotto sei motivi a sostegno del proprio ricorso.
- 142 Occorre esaminare in primo luogo, congiuntamente, il primo e il quinto motivo dedotti da Volotea, vertenti, rispettivamente, sulla violazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE e su un difetto di motivazione nonché su una contraddittorietà della motivazione, e il secondo motivo dedotto da easyJet, vertente sulla violazione della medesima disposizione.
- 143 Poiché tali diversi motivi riguardano la parte della decisione controversa in cui la Commissione ha concluso per l'esistenza di un vantaggio, occorre, in via preliminare, constatare che, per quanto riguarda tale vantaggio, la Commissione ha seguito, in tale decisione, un ragionamento che può essere riassunto nel modo seguente.
- 144 In un primo tempo, essa ha ritenuto, ai punti da 364 a 377 di detta decisione, che le misure controverse dovessero essere qualificate come «sovvenzioni» nella misura in cui esse prevedevano la «fornitura» di «fondi» o «pagamenti» da parte della Regione autonoma, che agiva «tramite» società di gestione aeroportuale, a compagnie aeree, «in cambio di servizi di marketing» e di un «aument[o del] traffico aereo» sotto forma di un'attivazione di nuove rotte nonché di un rafforzamento delle rotte esistenti e in cui, così facendo, esse dispensavano tali compagnie aeree di una parte dei costi che queste ultime avrebbero dovuto di norma sostenere per sviluppare e promuovere la loro attività. In tale contesto, la Commissione ha osservato, in particolare, che si prevedeva che le società di gestione aeroportuale interessate concludessero, con dette compagnie aeree, «accordi» che stipulavano, in «cambio» di «compensazioni finanziarie», «obiettivi in termini di traffico» e di «ampliamento dei servizi di trasporto», corredati da «sanzioni».
- 145 In un secondo momento, la Commissione ha esaminato, ai punti 378 e da 380 a 388 della decisione controversa, la questione se le misure controverse fossero «conformi al principio dell'operatore privato in un'economia di mercato».
- 146 A tal riguardo, in primo luogo, tale istituzione ha ritenuto, ai punti da 380 a 386 della decisione controversa, che la Regione autonoma «non si [fosse] comportata come un operatore [privato] in un'economia di mercato (...) nei confronti delle compagnie aeree». Su tale punto, dopo aver indicato che la Repubblica italiana non si era basata sul principio dell'operatore privato in economia di mercato durante il procedimento amministrativo, essa ha rilevato, dapprima, che, tenuto conto degli obiettivi di interesse pubblico perseguiti dalla Regione autonoma, del fatto che quest'ultima controllava solo una delle

varie società di gestione aeroportuale interessate e della circostanza che le misure controverse derivavano da un regime istituito da un'autorità pubblica piuttosto che da un singolo accordo che vincolava una società di gestione aeroportuale a una compagnia aerea, tale principio non era applicabile. La Commissione ha poi osservato, in sostanza, che, se detto principio fosse stato applicabile, esso avrebbe comportato la necessità di determinare, sulla base di un'analisi di redditività o di una analisi comparativa, se la Regione autonoma si fosse comportata come un operatore privato guidato da una prospettiva di redditività, come sarebbe avvenuto in presenza di contratti stipulati da una società di gestione aeroportuale, prima di aggiungere che una siffatta analisi non era «pertinente nel caso di specie». Infine, essa ha considerato che, in ogni caso, la Repubblica italiana non aveva presentato alcun piano industriale, alcuna analisi di redditività né alcun altro elemento «da cui risult[asse] chiaramente» l'esistenza di un comportamento di operatore privato in economia di mercato.

147 In secondo luogo, la Commissione ha affermato, al punto 386 della decisione controversa, che non erano state indette gare d'appalto per selezionare le compagnie aeree – le società di gestione aeroportuale avevano unicamente «pubblicato avvisi» e «scelto l'offerta migliore» –, prima di aggiungere che il ricorso a una siffatta procedura non avrebbe tuttavia «potuto escludere l'esistenza di un vantaggio» nel caso di specie, dal momento che le misure controverse erano concepite «per erogare fondi pubblici alle compagnie aeree», senza che tali fondi corrispondessero «a una remunerazione per prodotti o servizi che soddisfano effettive necessità della Regione» autonoma.

148 In terzo luogo, la Commissione ha considerato, al punto 387 della decisione controversa, che, «[i]n queste circostanze, non esiste[va] neanche la possibilità di valutare il rapporto finanziario individuale tra le società di gestione aeroportuale e le compagnie aeree» al fine di determinare se esso fosse conforme al principio dell'operatore privato in economia di mercato e che «era chiaro che le società di gestione aeroportuale non [avevano] agi[to] come operatori [privati] in un'economia di mercato nel concludere i vari contratti con le compagnie aeree», ma avevano dato «attuazione a un regime di aiuti studiato dalla Regione [autonoma] per promuovere il trasporto aereo».

Argomenti delle parti

149 Nell'ambito del suo secondo motivo, easyJet sostiene, in particolare, che la Commissione ha errato in diritto, in primo luogo, ravvisando l'esistenza di «sovvenzioni» ancor prima di aver esaminato, alla luce del principio dell'operatore privato in economia di mercato, le misure controverse nonché i contratti che sono stati stipulati dalle società di gestione aeroportuale con le compagnie aeree al fine di attuarle. In secondo luogo, essa avrebbe erroneamente rifiutato di condurre tale esame alla luce di detto principio basandosi sugli «obiettivi di interesse pubblico» perseguiti dalla Regione autonoma, sulla circostanza che le misure controverse e i contratti che le attuavano trovassero asseritamente la loro fonte in un «regime» che non richiedeva ulteriori misure di attuazione e che definiva i suoi beneficiari in modo generale e astratto, sul carattere «privato» di una parte delle società di gestione aeroportuale interessate nonché sul ruolo di «intermediario» svolto da queste ultime. In terzo luogo, tale istituzione sarebbe incorsa in errori di diritto e in errori manifesti di valutazione non analizzando in modo corretto e argomentato la redditività delle misure controverse alla luce dei diversi meccanismi da esse istituiti, attribuendo un'importanza ingiustificata al mancato ricorso a una procedura di gara e contestando l'esistenza di una necessità effettiva di servizi di trasporto aereo in capo alla Regione autonoma. In quarto luogo, essa si sarebbe erroneamente astenuta dallo stabilire se i contratti stipulati tra le società di gestione aeroportuale e le compagnie aeree potessero essere considerati come un comportamento di operatori economici che avevano agito in condizioni normali di mercato tenuto conto dell'interesse commerciale ed economico delle prestazioni fornite in forza di tali contratti, del prezzo pagato come corrispettivo di queste ultime nonché delle altre modalità giuridiche e pratiche di conclusione e di esecuzione di detti contratti. In tale contesto, easyJet fa riferimento, tra l'altro, ai programmi di attività che dovevano essere preparati dalle società di gestione aeroportuale, ai requisiti di redditività che dovevano indirizzare tanto tali programmi di attività quanto i contratti stipulati con le compagnie aeree, nonché al modo in cui tali requisiti sono stati messi in pratica dalla Geasar e dalla Sogaer per quanto la riguarda.

150 Dal canto suo, Volotea sostiene in particolare, nell'ambito del suo primo e del suo quinto motivo, che la Commissione ha interpretato e applicato in modo errato il principio dell'operatore privato in economia di mercato; che tale istituzione non ha assolto l'onere della prova, ad essa incombente, non dimostrando l'esistenza di un vantaggio alla luce di tale principio e che essa ha riservato una motivazione insufficiente a tali questioni nella decisione controversa. In tale contesto, Volotea sostiene, in particolare, che, quando hanno stipulato contratti con compagnie aeree, tra le quali essa medesima, dopo aver pubblicato inviti a manifestare interesse e dopo aver scelto le offerte più interessanti, la Geasar e la Sogaer si sono comportate come operatori privati in economia di mercato, all'inizio, cercando di acquistare servizi atti a suscitare un aumento del traffico e dell'attrattività dei loro rispettivi aeroporti; in seguito, assicurandosi preventivamente del fatto che tali servizi sarebbero stati redditizi e, infine, come corrispettivo, remunerando le loro controparti al giusto prezzo. Volotea sostiene altresì che, invece di procedere a un esame rigoroso di tale situazione alla luce del principio dell'operatore privato in economia di mercato, la Commissione si è limitata, in sostanza, a giustapporre una serie di affermazioni giuridiche e fattuali confuse, irrilevanti o non comprovate, le quali non erano idonee a consentirle di concludere per l'esistenza di un vantaggio.

Giudizio della Corte

151 Innanzitutto, dalla giurisprudenza citata ai punti da 107 a 110 della presente sentenza risulta che, per determinare se le misure controverse e i contratti con cui esse sono state attuate dalla Geasar e dalla Sogaer nei confronti di easyJet e di Volotea costituissero, per queste ultime, vantaggi ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, incombeva alla Commissione esaminare tali misure nonché tali contratti alla luce del principio dell'operatore privato in economia di mercato. Inoltre, dalla giurisprudenza citata ai punti 105, 106, 117 e 118 di tale sentenza discende che gli obiettivi di interesse pubblico perseguiti dalla Regione autonoma e la natura privata delle società di gestione aeroportuale in questione non ostavano all'applicabilità di tale principio.

152 L'applicazione del principio dell'operatore privato in economia di mercato imponeva poi nel caso di specie alla Commissione di esaminare, secondo le modalità rammentate ai punti da 111 a 114 e da 125 a 129 della presente sentenza, se si potesse considerare che la Regione autonoma, in quanto ente pubblico che ha istituito le misure contestate, nonché le società di gestione aeroportuale che la Commissione descrive come «intermediari», in quanto contraenti dei contratti stipulati con le compagnie aeree, avessero agito come acquirenti privati di beni o servizi che si trovavano in una situazione analoga, rispettivamente, nel prevedere la conclusione di contratti per la fornitura di servizi di trasporto aereo e nello stipulare siffatti contratti.

153 Infine, come discende dai medesimi punti della presente sentenza, tale esame implicava di valutare, in modo globale e concreto, se tali enti avessero cercato, ciascuno per quanto lo riguarda, di acquistare i servizi interessati in condizioni normali di mercato tenuto conto, in particolare, della razionalità di una siffatta operazione, delle sue prevedibili prospettive di redditività, dell'interesse commerciale ed economico delle prestazioni previste a tal fine, del prezzo da versare come corrispettivo di queste ultime nonché delle modalità giuridiche e pratiche secondo le quali i contratti che stipulavano la fornitura di dette prestazioni e il pagamento di detto prezzo erano stati conclusi.

154 Orbene, come emerge dai punti della decisione controversa, riassunti ai punti da 145 a 148 della presente sentenza, la Commissione ha, da un lato, chiaramente escluso, per motivi erroneamente basati sugli obiettivi di interesse pubblico perseguiti dalla Regione autonoma, sulla natura privata delle società di gestione aeroportuale attraverso le quali essa ha attuato le misure controverse e sulla forma di tali misure, sia l'«applicabilità» del principio dell'operatore privato in economia di mercato, sia la «pertinenza» e la «possibilità» di applicare tale principio ai «rapporti» tra la Regione autonoma e le compagnie aeree e al «rapporto finanziario individuale» tra queste ultime e le società di gestione aeroportuale, in particolare al fine di valutare la razionalità e la prevedibile redditività dei contratti stipulati al fine di attuare dette misure.

155 Dall'altro lato, se è vero che, nonostante tale presa di posizione chiara e ripetuta, la Commissione ha formulato, ai punti 382 e 384 della decisione controversa, alcune valutazioni che potrebbero essere intese come un abbozzo di applicazione del principio dell'operatore privato in economia di mercato, occorre constatare, in primo luogo, che tali valutazioni vertono soltanto sul comportamento della Regione autonoma stessa, mentre quello delle società di gestione aeroportuale non è mai esaminato nel merito. In secondo luogo, dette valutazioni si concentrano, chiaramente, sulla questione se la Regione autonoma si sia comportata come un investitore privato che cerca di ottenere «dividendi», «plusvalenze» o altri «risultati finanziari» e non sulla questione se essa abbia agito come avrebbe fatto un acquirente privato di beni o servizi in una situazione analoga. In terzo luogo, la Commissione, sulla quale incombe, alle condizioni ricordate ai punti 111 e 112 della presente sentenza, l'onere della prova dell'esistenza di un vantaggio, si limita essenzialmente, in

queste stesse considerazioni, ad affermare, in termini perentori, che la Regione autonoma «non poteva attendersi il rendimento» o altro beneficio che poteva essere preso in considerazione nell'ambito di un'analisi alla luce del principio dell'operatore privato in economia di mercato, prima di addebitare alla Repubblica italiana di non aver «individuato elementi di redditività» o, «in ogni caso», fornito informazioni «da cui risulti chiaramente» che la Regione autonoma si era comportata come un operatore privato in economia di mercato. In quarto luogo, tale istituzione non ha mai esaminato, in maniera approfondita, gli elementi di cui disponeva effettivamente, come correttamente sostenuto anche da easyJet e da Volotea.

- 156 Orbene, emerge chiaramente dalle disposizioni legislative e regolamentari in questione nel caso di specie nonché dalle loro modalità di attuazione, quali presentate nella decisione controversa (punti da 44 a 46, da 71 a 75 e da 79 a 84) e riassunte ai punti da 5 a 25 della presente sentenza, che i contratti che sono stati stipulati tra le società di gestione aeroportuale e le compagnie aeree costituiscono la concretizzazione bilaterale di programmi di attività soggetti alla previa approvazione e al controllo successivo della Regione autonoma, i quali dovevano contenere – e contenevano effettivamente, secondo la Commissione – dati relativi, segnatamente, alle «iniziative (...) considerate fattibili dai gestori aeroportuali» nonché alle «previsioni economiche e finanziarie [a sostegno del]le prospettive di redditività» dei servizi da fornire, sulle quali spetta a tale istituzione pronunciarsi.
- 157 Inoltre, dalla decisione controversa non emerge che la Commissione si sia avvalsa dei poteri che le consentivano di ottenere gli elementi di informazione supplementari che le sembravano necessari o utili, in particolare del suo potere di rivolgere alla Repubblica italiana un'ingiunzione diretta a che quest'ultima glieli fornisse, in forza dell'articolo 12, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio, del 13 luglio 2015, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 [TFUE] (GU 2015, L 248, pag. 9), circostanza che si deve prendere in considerazione conformemente alla giurisprudenza citata al punto 112 della presente sentenza.
- 158 Pertanto, la Commissione ha violato l'articolo 107, paragrafo 1, TFUE non applicando il principio dell'operatore privato in economia di mercato nel caso di specie, nonché ravvisando l'esistenza di un vantaggio sulla base di considerazioni giuridiche e fattuali inadeguate a fondare una siffatta valutazione.
- 159 Per tutte le ragioni che precedono, il primo e il quinto motivo dedotti da Volotea e il secondo motivo dedotto da easyJet sono fondati.
- 160 Poiché la dimostrazione dell'esistenza di un vantaggio, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, costituisce una delle condizioni cumulative necessarie per qualificare una determinata misura come «aiuto di Stato», ai sensi di tale medesima disposizione, come ricordato ai punti 102, 103 e 138 della presente sentenza, e poiché i motivi di cui al punto precedente di tale sentenza devono essere accolti, i ricorsi proposti da Volotea e da easyJet devono essere accolti e si deve anche, di conseguenza, annullare la decisione controversa nella parte in cui riguarda tali due compagnie aeree, conformemente alle conclusioni presentate in primo grado da ciascuna di esse, quali rammentate ai punti 35 e 38 di detta sentenza, senza che sia necessario esaminare gli altri motivi dedotti a sostegno di tali ricorsi.

Sulle spese

- 161 Ai sensi dell'articolo 184, paragrafo 2, del regolamento di procedura, quando l'impugnazione è accolta e la Corte statuisce definitivamente sulla controversia, la Corte statuisce sulle spese.
- 162 Ai sensi dell'articolo 138, paragrafo 1, di tale regolamento, che si applica al procedimento d'impugnazione ai sensi dell'articolo 184, paragrafo 1, di detto regolamento, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda.
- 163 Nel caso di specie, poiché la Commissione è rimasta soccombente nelle cause riunite C-331/20 P e C-343/20 P nonché nelle cause T-607/17 e T-8/18, essa deve essere condannata alle spese in tali quattro cause, conformemente alla domanda in tal senso di Volotea e di easyJet.

Per questi motivi, la Corte (Seconda Sezione) dichiara e statuisce:

- 1) **La sentenza del Tribunale dell'Unione europea del 13 maggio 2020, Volotea/Commissione (T-607/17, EU:T:2020:180), è annullata.**
- 2) **La sentenza del Tribunale dell'Unione europea del 13 maggio 2020, easyJet Airline/Commissione (T-8/18, EU:T:2020:182), è annullata nella parte in cui tale giudice ha respinto il ricorso di annullamento di easyJet Airline Co. Ltd in quanto infondato.**
- 3) **La decisione (UE) 2017/1861 della Commissione europea, 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), è annullata nella parte in cui riguarda Volotea SA, da un lato, e easyJet Airline Co. Ltd, dall'altro.**
- 4) **La Commissione europea è condannata alle spese relative ai procedimenti di primo grado e ai procedimenti d'impugnazione.**

Firme

* Lingua processuale: l'inglese.