

IL TRIBUNALE SI PRONUNCIA SUGLI AIUTI DI STATO CONCESSI DALLA REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA E CONFERMA LA DECISIONE DELLA COMMISSIONE N. 1861/2017

1. Con tre decisioni dal contenuto analogo emanate il 13 maggio 2020 (si vedano: [sentenza easyJet/Commissione, causa T-8/18](#); [sentenza Volotea/Commissione, causa T-607/17](#); [sentenza Germanwings/Commissione, causa T-716-17](#)), il Tribunale dell'Unione europea si è pronunciato su un regime di aiuti di Stato, istituito dalla Regione autonoma della Sardegna con [legge regionale n. 10/2010](#), volto al potenziamento e allo sviluppo del trasporto aereo. In particolare, l'articolo 3 della legge in parola, aveva concesso un importo di 19.700.000 euro per l'anno 2010 e un importo di 24.500.000 euro per ciascuno degli anni dal 2011 al 2013, a titolo di finanziamento degli aeroporti dell'isola.

2. La normativa *de qua* era stata accompagnata da una serie di atti di esecuzione adottati dalla Giunta regionale (si vedano: [deliberazione della Giunta regionale n. 29/36](#), del 29 luglio 2010; [deliberazione della Giunta regionale n. 43/37](#), del 6 dicembre 2010; [deliberazione della Giunta regionale n. n. 52/117](#), del 23 dicembre 2011), con cui erano stati esplicitati gli obiettivi individuati dal legislatore, ossia aumentare la frequenza dei voli nei mesi invernali e lanciare nuove rotte aeree in modo tale da rafforzare le economie locali, il turismo e la cultura isolana. Ancora, essi avevano definito tre poli di attività per i quali le società di gestione degli aeroporti avrebbero potuto ricevere un sussidio da parte della Regione: l'aumento del traffico aereo per compagnia aerea, la promozione della Sardegna come destinazione turistica da parte dei vettori e altre attività promozionali affidate a terzi fornitori di servizi.

3. Concretamente, le deliberazioni avevano richiesto alle società di gestione aeroportuale di sottoporre al vaglio della Regione un programma dettagliato attestante le attività che avrebbero voluto svolgere. L'approvazione di detto piano avrebbe permesso loro di ottenere i finanziamenti necessari per poi concludere accordi commerciali con le compagnie aeree volti al perseguimento degli scopi indicati (nell'insieme, "il meccanismo di controllo").

4. In violazione del c.d. "obbligo di *standstill*" sancito dall'[art. 108, par. 3, TFUE](#), lo Stato italiano aveva notificato alla Commissione, il 30 novembre 2011, non già il disegno di legge regionale, ma il testo pubblicato in *GURI*. L'istituzione UE, quindi, aveva avviato un procedimento di indagine formale, conclusosi con l'emanazione della [decisione \(UE\) n. 1861/2017](#), che aveva sancito l'incompatibilità del regime comunicato con il mercato interno. Non solo, essa aveva attestato, altresì, l'illegalità degli aiuti di Stato – poiché, appunto, accordati prima del riscontro della Commissione – e aveva intimato l'Italia

a procedere al recupero immediato ed effettivo delle somme concesse presso le compagnie considerate beneficiarie, fra cui *easyJet*, *Volotea* e *Germanwings*.

5. Per inciso, la Commissione aveva ritenuto beneficiarie degli aiuti di Stato le compagnie aeree e non le società di gestione aeroportuale poiché aveva considerato queste ultime come mere intermediarie. Di fatti, la Sardegna, una volta verificato il contenuto degli accordi intercorrenti fra i vettori e le società di gestione, aveva rimborsato le seconde per quanto trasferito alle prime.

6. Le tre compagnie aeree sopra menzionate, non condividendo le ragioni ritenendo di non dover ripetere quanto già ricevuto, avevano proposto tre ricorsi per annullamento contro la decisione della Commissione, ai sensi dell'[art. 263 TFUE](#). I motivi posti a sostegno delle azioni avevano come comune denominatore gli errori di diritto commessi dall'istituzione UE nel qualificare la misura nazionale come aiuto di Stato, la possibilità di giustificare gli aiuti controversi e l'ordine di recupero.

7. Il Tribunale UE, tramite le tre decisioni in esame ha rigettato *in toto* i ricorsi. *In primis*, esso si è soffermato sull'idoneità delle misure controverse ad essere classificate come aiuti e, in particolare, sulla loro imputabilità allo Stato (gli altri requisiti necessari per operare detta qualificazione, come noto, sono la presenza di un vantaggio, la sua incidenza sul mercato interno e la selettività). Le ricorrenti, infatti, avevano lamentato la mancanza di un simile connotato in quanto i fondi che erano stati accordati loro provenivano dalle società di gestione aeroportuale e non dalla Regione. Il collegio, però, ha rilevato il palese coinvolgimento della Sardegna nell'adozione delle misure, tanto alla luce della definizione di "intervento statale" operata dalla Corte di giustizia – che ricomprende non solo i vantaggi direttamente concessi dallo Stato, ma anche quelli concessi per il tramite di un ente pubblico o privato designato per gestire l'aiuto (si vedano: [sentenza Sloman Neptun, causa C-72/91](#); [sentenza Francia/Commissione, causa C-482/99](#); [sentenza Doux Élevage e Coopérative agricole UKL-ARREE, causa C-677/11](#)) – quanto in virtù del meccanismo di controllo probante l'ingerenza della Regione.

8. In secondo luogo, le sentenze hanno richiamato una costante giurisprudenza della Corte secondo cui un vantaggio conferito direttamente a talune persone fisiche o giuridiche può costituire un vantaggio indiretto e, quindi, un aiuto di Stato per altre persone giuridiche (si vedano: [sentenza Germania/Commissione, causa C-156/98](#); [sentenza Paesi Bassi/Commissione, causa C-382/99](#); [sentenza Associazione italiana del risparmio gestito e Fineco Asset Management S.p.A./Commissione, causa T-445/05](#); [sentenza Mediaset/Commissione, causa T-177/07](#)). Esse hanno così risolto a vantaggio della Commissione un'altra censura delle ricorrenti – che avevano sostenuto, invece, di non essersi servite degli aiuti controversi – dichiarandole effettive beneficiarie in quanto, sebbene le risorse pubbliche fossero state formalmente messe a disposizione delle società di gestione aeroportuale, erano state trasferite alle compagnie aeree in forza degli accordi stipulati.

9. Il Tribunale, inoltre, si è soffermato sullo scopo del regime discusso – addotto dalle parti attrici come causa di giustificazione dello stesso – ricordando loro che, pur un intento meritevole quale quello perseguito dalla legge sarda, non è sufficiente a legittimare un intervento statale (si vedano: punto 106, [sentenza easyJet/Commissione](#); punto 76, [sentenza Volotea/Commissione](#); punto 99, [sentenza Germanwings/Commissione](#)). Invero, l'[art. 107 TFUE](#) non distingue gli aiuti in base alla loro causa o ai

loro obiettivi, ma li definisce in funzione dei loro effetti.

10. Ancora, le pronunce hanno rigettato le censure attinenti all'insufficienza di motivazione, nel provvedimento impugnato, circa l'incapacità dei finanziamenti di creare una distorsione della concorrenza. A tal proposito, i giudici hanno ritenuto non necessario che la Commissione, in sede di emanazione di un provvedimento, dimostri l'incidenza effettiva di un aiuto sugli scambi tra Stati membri, essendo sufficiente che essa appuri l'idoneità dell'aiuto a falsare il *level playing field*. D'altro canto, è stato puntualizzato che la Commissione non è neppure tenuta ad esaminare l'eventuale carattere *de minimis* delle misure controverse: essa può limitarsi a esaminare le generali caratteristiche del regime in questione, lasciando poi alle autorità nazionali, in sede di recupero, il compito di effettuare un'analisi dei singoli aiuti concessi.

11. Infine, l'organo giudicante ha escluso la possibilità, invocata dalle compagnie aeree, di servirsi del principio del legittimo affidamento per sottrarsi alla restituzione delle somme percepite. Esso, infatti, a seguito di un'attenta analisi fattuale, ha asserito che le ricorrenti non potevano nutrire alcun affidamento sulla legalità dell'aiuto, essendo stato erogato senza attendere la pronuncia della Commissione in merito. I vettori non potevano neppure coltivare un affidamento circa la natura privatistica e commerciale dei loro rapporti con le società di gestione aeroportuale, essendo a conoscenza dei meccanismi di finanziamento previsti dalla legge regionale – che era stata pubblicata a livello nazionale – e, quindi, dell'origine pubblica delle risorse.

12. In virtù di quanto finora esposto, il Tribunale non ha rinvenuto irregolarità nell'operato della Commissione e ne ha decretato la vittoria condannando le attrici alle spese.

13. Può dirsi, in definitiva, che i giudici aditi hanno colto l'occasione per confermare e definire una serie di aspetti giuridici fondamentali attinenti alla complessa materia degli aiuti di Stato, quanto mai attuale visti i numerosi interventi della Commissione a riguardo, volti a fronteggiare l'emergenza sanitaria legata al COVID-19 (si vedano: [Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19, 19 marzo 2020](#); [Modifica del quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19, 3 aprile 2020](#); [Modifica del quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza della Covid-19, 8 maggio 2020](#)). In particolare, bisogna dar merito al Tribunale UE di aver meglio precisato la nozione di aiuto di Stato, che nel tempo si è sempre più estesa, arrivando a ricomprendere anche quei vantaggi che non paiono d'origine pubblica e che vengono percepiti in maniera indiretta, proprio come avvenuto nel caso di specie. Resta da vedere, ora, se le compagnie ricorreranno dinanzi alla Corte di giustizia e se, in tal caso, essa confermerà le conclusioni cui è giunto il giudice di prime cure.

Pubblicato il: 06/06/2020

Autore: [Ester Latorre](#)

Categorie: [segnalazioni](#)

Tag: [aiuti di Stato](#), [trasporto aereo](#)

Editore: Bruno Nascimbene, Milano

Rivista registrata presso il Tribunale di Milano, n. 278 del 9 settembre 2014

Eurojus © è un marchio registrato