

CERIDAP

RIVISTA INTERDISCIPLINARE SUL
DIRITTO DELLE
AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE

Estratto

FASCICOLO
3 / 2021

LUGLIO - SETTEMBRE

La sentenza T-238/2020. Gli aiuti di Stato all'industria del trasporto aereo durante la pandemia da Covid-19

Giacomo Pisani

DOI: 10.13130/2723-9195/2021-3-17

Il contributo analizza la sentenza T-238/2020 con la quale il Tribunale dell'Unione europea ha respinto il ricorso promosso da Ryanair DAC richiedente l'annullamento della decisione C(2020) 2366 final, dell'11 aprile 2020, relativa all'aiuto di stato concesso dal Regno di Svezia a favore delle compagnie con licenza svedese. Il Tribunale, a seguito della disamina dei quattro motivi di ricorso, ha deciso di respingerlo ritenendo le modalità di concessione, e l'obiettivo per il quale è stata adottata la misura, perfettamente compatibili con il diritto dell'Unione.

Case T-238-2020. State aid and the airline companies during the Covid-19 pandemic

The paper analyzes judgment T-238/2020 whereby the General Court rejected the appeal filed by Ryanair DAC. With the appeal, the low-cost airlines sought to obtain the annulment of the European Commission's decision C (2020) 2366 final approving state aid granted by the Kingdom of Sweden to airlines with Swedish licenses. The General Court rejected the appeal as the concession procedures and the purpose of the measure were considered compatible with EU law.

1. Premessa

Il contributo si concentrerà sull'analisi del primo e del secondo motivo di ricorso, i quali contengono gli spunti più interessanti in materia di aiuti di stato.

Con il terzo e il quarto motivo sono state sollevate censure relative alla violazione dei diritti procedurali *ex art* 108, par. 2, TFUE (terzo motivo) e violazione

dell'obbligo di motivazione *ex art. 296, c. 2, TFUE* (quarto motivo).

Il Tribunale ha ritenuto di non doversi dilungare sulla loro disamina, respingendo il terzo motivo perché privo di contenuto autonomo. La ricorrente, ai fini della salvaguardia dei propri diritti procedurali può infatti invocare *«unicamente motivi di ricorso idonei a dimostrare che la valutazione delle informazioni e degli elementi di cui la Commissione disponeva o poteva disporre, nella fase di esame preliminare della misura notificata, avrebbe dovuto far sorgere dubbi quanto alla compatibilità di quest'ultima con il mercato interno»*^[1].

In relazione al quarto motivo, il Tribunale ha ritenuto che la Commissione non abbia violato l'obbligo di motivazione, in quanto *«[...] ha esposto, anche se talora solo succintamente, in considerazione dell'urgenza, le ragioni per le quali il regime di aiuti in questione soddisfaceva i requisiti posti dall'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE e, in particolare, perché i criteri di ammissibilità, tra cui quello del possesso al 1° gennaio 2020 di una licenza svedese, erano necessari, adeguati e proporzionati»*^[2].

2. Il fatto

Il 3 aprile 2020 il Regno di Svezia ha notificato alla Commissione una misura di aiuto di stato^[3], *ex art. 108, par. 3, TFUE*, sotto forma di garanzia sui prestiti a determinate compagnie aeree. Lo scopo della misura è quello di assicurare alle compagnie aeree titolari di una licenza rilasciata dalle autorità svedesi sufficiente liquidità *«per evitare che i turbamenti causati dalla pandemia [...] compromettano la loro redditività e per preservare la continuità dell'attività economica»*^[4].

Le compagnie che beneficeranno di tale misura saranno soltanto quelle titolari, al 1° gennaio 2020, di una licenza svedese per esercitare l'attività *ex art. 3, regolamento 1008/2008/CE*, cioè quelle compagnie che hanno *«il loro "principale centro di attività" in Svezia e che la loro situazione finanziaria fosse oggetto di un controllo regolare da parte dell'autorità nazionale»*^[5].

La misura, che configura un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, par. 1, TFUE, è stata valutata^[6] compatibile con le regole del mercato interno dalla Commissione in base alla comunicazione del 19 marzo 2020 *«Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno nell'attuale emergenza del*

COVID-19»^[7].

Secondo i giudici del Tribunale la compatibilità con il mercato interno, e la conformità al regolamento, sono dovute al fatto che le prestazioni svolte dalle compagnie aeree, possibili destinatarie della misura, potrebbero avere «*un ruolo importante nella connettività del Paese*»^[8]. La Commissione ha infatti ritenuto che «*i criteri di ammissibilità al beneficio della misura sarebbero rilevanti per individuare le compagnie aeree che hanno un legame con la Svezia*»^[9], le quali contribuiscono «*ad assicurare la connettività, conformemente all'obiettivo del regime di aiuti di stato in questione*»^[10].

La misura predisposta è perciò necessaria, adeguata e proporzionata, perché finalizzata a porre rimedio ad «*un grave turbamento dell'economia*»^[11]; soddisfa altresì tutte le condizioni previste dal punto 3.2. del Quadro temporaneo^[12], per cui perfettamente «*compatibile con il mercato interno conformemente all'articolo 107, paragrafo 3, lettere b), TFUE*»^[13].

Ryanair, con atto depositato in cancelleria il 1° maggio 2020, ha dedotto quattro motivi di ricorso.

3. Il primo motivo di ricorso

Il primo motivo si compone di quattro parti. Con le prime viene censurata la violazione dei principi di non discriminazione in base alla nazionalità e di proporzionalità, mentre le ultime due censurano la violazione del principio di libera prestazione dei servizi.

3.1. Le prime due parti del motivo

La misura adottata dal Regno di Svezia «*consiste nella concessione di una garanzia statale a favore di compagnie aeree in possesso, al 1° gennaio 2020, di una licenza svedese, ad eccezione di quelle la cui attività principale consiste nell'operare voli charter, il che implica che il loro «principale centro di attività» si trovi in Svezia (v. punto 26 infra) quando esse chiedono prestiti presso istituti bancari. Tale regime è limitato nel tempo (fino al 31 dicembre 2020) e nel suo importo (5 miliardi di SEK)*»^[14].

Nel proprio ricorso, Ryanair ha fondato la censura relativa alla discriminazione territoriale su due elementi: a) il criterio di possesso di una “licenza svedese,” cioè

di una licenza «rilasciata, ai sensi dell'articolo 3 del regolamento n. 1008/2008, dalle autorità svedesi»^[15] con la conseguenza che, utilizzando l'espressione "licenza svedese", si sarebbe «fatto ricorso a un concetto estraneo al diritto dell'Unione europea»^[16]; b) per poter ottenere una "licenza svedese" è necessario che il «principale centro di attività»^[17], come definito all'art. 2, p. 26, regolamento n. 1008/2008, sia «nello Stato membro in cui sono esercitate le principali funzioni finanziarie e il controllo operativo, compresa la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, di tale vettore aereo»^[18]. Ciò significa che una compagnia aerea potrà costituire un solo principale centro di attività e che, quindi, potrà esserle rilasciata solo una licenza da parte delle autorità dello Stato membro.

Il Tribunale, in via preliminare, ha rilevato «che, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE, possono considerarsi compatibili con il mercato interno gli aiuti destinati, in particolare, a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro»^[19], aspetto che risulterà poi fondamentale come elemento discriminante nelle decisioni della Corte.

3.1.1. Discriminazione in base alla nazionalità

La discriminante dell'essere in possesso di una "licenza svedese", per poter accedere alla misura, implica l'attuazione di un trattamento diverso per le compagnie con il principale centro di attività situato in Svezia, rispetto alle compagnie che, pur operando in Svezia, verso la Svezia e dalla Svezia, non sono invece in possesso della "licenza svedese".

La ricorrente ha affermato che «tale differenza di trattamento possa essere assimilata a una discriminazione ai sensi dell'articolo 18, primo comma, TFUE»^[20], norma secondo la quale «è vietata ogni discriminazione effettuata in base alla nazionalità nel campo di applicazione dei trattati»^[21].

In via preliminare, si deve precisare che la misura in questione ha lo scopo di porre rimedio al grave turbamento dell'economia svedese causato dalla pandemia di Covid-19, garantendo i collegamenti da e verso la Svezia, mediante il trasporto aereo. Infatti, la misura è volta ad assicurare che le compagnie aeree titolari di una "licenza svedese", e che effettuano voli di linea^[22] importanti per garantire i collegamenti all'interno del Paese, possano disporre della liquidità sufficiente per garantire la continuità dei medesimi collegamenti.

In relazione alle modalità di concessione dell'aiuto, ed al fatto che queste non eccedano quanto è necessario per conseguire l'obiettivo della misura, occorre rilevare quanto segue: che la misura in questione consiste nella concessione di una garanzia statale sui prestiti bancari alle compagnie aeree; che ha una durata massima di sei anni; infine, che questa misura è stata adottata in forza del punto 3.2 del Quadro temporaneo, intitolato «Aiuti sotto forma di garanzie sui prestiti»^[23].

Inoltre, sullo sfondo vi sempre è il medesimo Quadro temporaneo, e precisamente il punto 5, il quale dà alle banche e gli altri intermediari finanziari un ruolo fondamentale nel far fronte agli effetti dell'epidemia di Covid-19.

Venendo alla prima censura, la ricorrente sostiene che la misura, non dimostrando quale siano le necessità di assegnare l'aiuto sulla base del possesso di una "licenza svedese", avrebbe violato violando il principio di non discriminazione sulla base della nazionalità^[24].

Il Tribunale ha respinto la censura mossa dalla ricorrente per tre ragioni.

In primo luogo, in relazione all'adeguatezza della misura di aiuti di stato. Infatti, consistendo la misura nel rilascio di garanzie statali sui prestiti bancari, risulta più che «normale che lo Stato membro interessato cerchi di assicurarsi che le compagnie aeree ammissibili alla garanzia abbiano una presenza stabile, affinché esse possano essere presenti sul territorio svedese per onorare i prestiti concessi, di modo che la garanzia statale intervenga il meno possibile»^[25]

Come appunto confermato dalla Commissione, «il criterio del possesso di una licenza svedese [...] consente di assicurare una certa stabilità della presenza, quantomeno amministrativa e finanziaria [...] di modo che le autorità dello Stato membro che concede l'aiuto possano controllare le modalità del suo utilizzo [...] il che non sarebbe avvenuto se il Regno di Svezia avesse adottato un altro criterio che consentisse l'ammissibilità di compagnie aeree operanti sul territorio svedese in quanto semplici prestatori di servizi [...], atteso che una prestazione di servizi può, per definizione, cessare in termini molto brevi, se non immediatamente»^[26].

In secondo luogo, in relazione alle modalità di concessione della misura. Queste riflettono l'obbligo e la possibilità per le autorità svedesi di effettuare un controllo finanziario dei beneficiari, possibilità che invece sarebbe preclusa, in quanto le medesime autorità nazionali non avrebbero alcuna competenza^[27] su di esse, nei confronti delle compagnie che non sono in possesso di una "licenza

svedese»^[28].

In terzo luogo, ed in relazione alla nozione di “principale centro di attività”, il Tribunale ha ritenuto che essa corrispondesse alla nozione di sede sociale^[29] e che, nonostante un cambiamento di sede sociale possa avvenire in maniera relativamente celere, non si deve tuttavia dimenticare l’art. 2, punto 26, del regolamento n. 1008/2008 il quale ha precisato, in relazione al mantenimento dell’aeronavigabilità, che questa «*deve essere effettuata dal luogo del principale centro di attività, vale a dire, nella fattispecie, in Svezia*»^{[30][31]}. Tali disposizioni, infatti, stabiliscono quali siano gli obblighi normativi reciproci, tra le compagnie in possesso di una “licenza svedese” e le autorità svedesi, che si possono tradurre in un legame specifico e stabile tra di esse. e che permette di soddisfare «*adeguatamente i requisiti prescritti all’articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE, i quali richiedono che l’aiuto ponga rimedio a un grave turbamento dell’economia dello Stato membro interessato*»^[32].

Il Regno di Svezia, adottando tale criterio, congiuntamente all’inammissibilità per le compagnie che effettuano voli charter, ha voluto «*assicurarsi dell’esistenza di un legame permanente tra sé e le compagnie aeree beneficiarie della sua garanzia*»^[33], legame invece che non sarebbe esistito con compagnie operanti con una “licenza non svedese”.

In conclusione, il Tribunale ha ritenuto la misura in questione idonea «*a conseguire l’obiettivo di porre rimedio al grave turbamento dell’economia di tale Stato membro*»^[34].

3.1.2. Violazione del principio di proporzionalità

Passando alla violazione del principio di proporzionalità, Ryanair ha sostenuto che non sempre la presenza del principale centro di attività in un determinato Stato membro coincide con una forte presenza commerciale in tale territorio.

Il Tribunale ha preliminarmente precisato che «*il duplice requisito di una licenza svedese e del collegamento del territorio svedese mediante voli di linea è il più idoneo a garantire la presenza permanente di una compagnia aerea in tale territorio, con l’assicurazione, grazie a tale licenza, che il principale centro di attività di tale compagnia si troverà in detto territorio e che sarà destinato a mantenersi tenuto conto dei collegamenti aerei di linea summenzionati*»^[35].

Ancora il Tribunale, in considerazione dei dati relativi al trasporto di passeggeri e di merci, della necessità di mantenere un collegamento interno ed esterno al territorio svedese, e della volontà sottesa alla misura di garantire la presenza di un legame durevole con il medesimo territorio, ha ritenuto corretta la valutazione della Commissione *«nel ritenere che il regime di aiuti in questione non andasse al di là di quanto era necessario per conseguire l'obiettivo perseguito dalle autorità svedesi»*^[36], obiettivo fondamentale visto l'elevato calo del traffico aereo negli aeroporti svedesi registrato alla fine del mese di marzo 2020.

Sulla base di queste premesse, secondo il Collegio la ricorrente ha errato nel ritenere che la Commissione fosse *«incorsa in un errore di valutazione nell'affermare che l'obbligo per il beneficiario di detto regime di avere il proprio principale centro di attività in Svezia era rilevante per conseguire tale obiettivo e individuare le compagnie aeree che «contribui[vano] a garantire la connettività della Svezia»*^[37]. Seguendo tale impostazione, Ryanair non ha tenuto in considerazione quale fosse l'obiettivo della misura in questione - quello di porre rimedio al grave turbamento dell'economia svedese - e non ha tenuto neanche in considerazione il fatto che il collegamento con il Paese non è assicurato unicamente dal trasporto aereo di passeggeri (da e verso la Svezia), bensì anche dal trasporto aereo di merci e dal trasporto aereo interno di passeggeri.

L'altro elemento che conferma la proporzionalità della misura in questione è l'aspetto temporale, inerente all'obiettivo perseguito dal regime di aiuti in questione. Infatti, se pur vero che Ryanair prima dell'adozione della misura *«contribuiva in maniera tangibile alla connettività della Svezia, nonostante tale contributo fosse tutto sommato abbastanza limitato»*^{[38][39]}, non si può non ricordare che *“la concessione di fondi pubblici nell'ambito dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE presuppone che l'aiuto fornito dallo Stato membro interessato, pur in grave difficoltà, possa porre rimedio ai turbamenti della sua economia»*^[40], presupponendo altresì che *“venga presa in considerazione in modo globale la situazione delle compagnie aeree in grado di consentire la ripresa di detta economia e, in particolare, di contribuire alla connettività della Svezia, il che conferisce ancor più rilevanza al criterio di un legame stabile con il territorio di detto Stato»*^[41].

Quindi, anche in considerazione della non illimitata capacità finanziaria dello Stato e delle risorse da distribuire, devono essere individuate delle priorità a cui

rispondere, concentrandosi quindi su compagnie aeree che, seppur più piccole di Ryanair, «*si concentravano sul collegamento interno del territorio svedese*»^[42].

Perciò la misura in questione non può essere considerata contraria al principio di proporzionalità perché, alla luce dell'obiettivo del regime di aiuti in questione, «*tali compagnie rivestono un'importanza particolare per la connettività*»^[43] della Svezia.

A maggior ragione la Corte ha precisato che il contributo ai collegamenti, da e verso la Svezia, di una compagnia aerea non incentrata sul trasporto aereo interno, e il cui principale centro di attività si trova in un altro Stato membro, crea sicura incertezza in relazione al fatto che tale impegno «*sarebbe stato mantenuto dopo la crisi, quand'anche fosse stato ad essa concesso il beneficio della garanzia statale*»^[44]: la situazione della ricorrente, al momento della decisione impugnata, fornisce un esempio in tal senso^[45].

Ne consegue che il Tribunale, concludendo sulla presunta violazione del principio di proporzionalità, ha ritenuto che la ricorrente abbia fondato «*una parte della sua linea argomentativa sull'ipotesi di un regime di aiuti alternativo basato sulle rispettive quote di mercato delle compagnie aeree*». Ciò però, secondo la costante giurisprudenza europea^[46], esula dalle competenze della Commissione, che «*non deve pronunciarsi in astratto su tutte le misure alternative contemplabili, poiché, sebbene lo Stato membro interessato debba esporre in modo circostanziato le ragioni che hanno presieduto all'adozione del regime di aiuti in questione, in particolare per quanto riguarda i criteri di ammissibilità adottati, esso non è tuttavia tenuto a dimostrare, in positivo, che nessun'altra misura immaginabile, per definizione ipotetica, possa consentire di garantire in modo migliore l'obiettivo perseguito*»^[47]. Quindi, se lo stesso Stato non è soggetto a un tale obbligo, non può ritenersi legittimo imporre alla Commissione di svolgere una simile valutazione, al fine di esaminare tutte le possibili misure alternative adottabili.

Occorre, dunque, respingere gli argomenti della ricorrente relativi alla mancanza di adeguatezza e di proporzionalità del regime di aiuti in questione. Infatti, la Commissione, nella decisione impugnata, ha approvato «*un regime di aiuti volto effettivamente a porre rimedio al grave turbamento dell'economia di uno Stato membro e che non eccede, nelle sue modalità di concessione, quanto era necessario per conseguire l'obiettivo di detto regime*»^[48].

2.2. Sulle ultime due parti del primo motivo

Con le ultime due parti del primo motivo, la ricorrente ha sostenuto che la restrizione alla libera prestazione di servizi, messa in atto dalla misura in questione, non sarebbe giustificata.

Infatti, l'obiettivo di far fronte alla crisi economica causata dalla pandemia, e la necessità di preservare i collegamenti aerei da e verso la Svezia, non sarebbe una giustificazione sufficiente per una misura destinata ad aiutare «unicamente le compagnie aeree in possesso di una licenza svedese, dal momento che le compagnie aeree operanti in Svezia in forza di una licenza rilasciata da un altro Stato membro sarebbero altrettanto importanti a tal fine»^[49].

Ciò, infatti, non avrebbe alcun effetto positivo sull'economia svedese ed al contrario, come unica conseguenza, avrebbe invece quella di indebolire la concorrenza, aggravando i danni causati dalla pandemia da COVID-19: la misura adottata limiterebbe la possibilità, per vettori "non svedesi", di fornire liberamente servizi aerei in Svezia.

Il Collegio ha respinto anche questa seconda parte del primo motivo. A detta del Tribunale, nonostante sia precluso l'accesso alla misura in questione alle compagnie "non svedesi", la ricorrente non ha tuttavia dimostrato quali siano gli elementi di fatto o di diritto in conseguenza dei quali il regime di aiuti in questione produrrebbe effetti restrittivi.

In secondo luogo, Ryanair non ha nemmeno dimostrato come l'esclusione dalla misura sia stata la ragione per cui essa abbia deciso di non effettuare più servizi aerei da e verso la Svezia tanto più che, per pure ragioni commerciali non legate alla misura in questione, la ricorrente aveva già progressivamente ridotto la propria attività nel territorio svedese^[50].

4. Il secondo motivo di ricorso

Ryanair ha lamentato^[51] un mancato bilanciamento tra gli effetti positivi, in termini di realizzazione degli obiettivi enunciati all'art. 107, par. 3, lett. b), TFUE, e gli effetti negativi, in termini di distorsione della concorrenza e di impatto sul commercio tra gli Stati membri. Ciò si tradurrebbe in «un errore manifesto di valutazione dei fatti e quindi un motivo sufficiente per annullare la decisione impugnata»^[52].

Il Tribunale ha respinto anche questo secondo motivo di ricorso.

Infatti, alla luce del tenore letterale dell'art. 107, par. 3, lett. b), della giurisprudenza europea formatasi sulla medesima disposizione normativa^[53], e della fattispecie in giudizio^[54], il Collegio è giunto alla conclusione che l'art. 107, par. 3, lett. b), TFUE, «*non richiede che la Commissione proceda a un bilanciamento tra gli effetti benefici dell'aiuto e i suoi effetti negativi sulle condizioni degli scambi e sul mantenimento di una concorrenza non falsata*»^[55].

In altri termini, un simile bilanciamento non avrebbe ragion d'essere nell'ambito dell'art. 107, par. 3, lettera b), TFUE, in quanto il risultato del bilanciamento si presume positivo: più in particolare, il fatto che uno Stato membro riesca a porre rimedio a un grave turbamento della sua economia non può infatti che andare a beneficio dell'Unione in generale, e del mercato interno in particolare.

A maggior ragione, ed al fine di imputare un tale obbligo di bilanciamento in capo alla Commissione, non solo non può essere invocata la sentenza *HH Ferries e a./Commissione*^[56], ma non può nemmeno essere invocata l'obbligatorietà di un bilanciamento sulla base del "Quadro temporaneo" innanzi richiamato. Infatti il punto 1.2^[57] di quest'ultimo, relativo alla «necessità di uno stretto coordinamento europeo delle misure di aiuto nazionali», richiama esclusivamente il punto 10, il quale non prevede alcun obbligo in capo alla Commissione di effettuare un simile bilanciamento.

5. Conclusioni

La sentenza analizzata, la prima pronuncia del Giudice europeo sugli aiuti di Stato concessi alle compagnie aeree durante la crisi economica causata dal Covid-19, crea un precedente che sicuramente avrà forti ripercussioni nella valutazione di ulteriori misure di aiuti di Stato, che saranno concesse durante eventuali e future crisi del mercato economico europeo.

Non solo. La sentenza T-238/20 è la prima di una serie di sentenze che il Tribunale di primo grado pronuncerà in materia di aiuti di Stato al settore aereo. Ryanair ha infatti intrapreso una vera e propria "battaglia legale" contro la Commissione, e gli analoghi aiuti di Stato concessi da Francia, Danimarca, Italia, Germania e altri Stati membri, per far fronte alla forte crisi di liquidità in cui sono incorse le rispettive "compagnie di bandiera".

Ad oggi l'azione legale di Ryanair non si ferma, dal momento che è stato

proposto ricorso in Corte di Giustizia (C-209/202), contro la sentenza qui commentata.

Soltanto il contenuto delle prossime pronunce giurisprudenziali potrà dire se il più alto grado della giustizia europea giungerà alle stesse conclusioni, considerando compatibili con il diritto europeo aiuti di stato che probabilmente in passato, e sopra tutto in assenza di una crisi pandemica come quella odierna, sarebbero stati considerati contrari al diritto UE.

1. T-238/20 § 83.
2. T-238/20 § 80.
3. Aiuto di Stato SA.56812 (2020/N) – Svezia – COVID-19: regime di garanzie sui prestiti alle compagnie aeree.
4. T-238/20 § 1.
5. T-238/20 § 3.
6. Decisione C (2020) 2366 final.
7. GU 2020, C 91 I, pag. 1 e modificata il 3 aprile 2020 GU 2020, C 112 I, pag. 1.
8. T-238/20 § 3.
9. T-238/20 § 3.
10. T-238/20 § 3.
11. T-238/20 § 3.
12. Comunicazione del 19 marzo 2020, intitolata «*Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19*» (GU 2020, C 91 I, pag. 1), e modificata il 3 aprile 2020 (GU 2020, C 112 I, pag. 1).
13. T-238/20 § 3.
14. T-238/20 § 25.
15. T-238/20 § 25.
16. T-238/20 § 25.
17. La nozione di “principale centro di attività” corrisponde, in pratica, alla sede sociale di detto vettore: si veda, sul punto, sentenza del 18 marzo 2014, *International Jet Management*, C-628/11, punto 66.
18. T-238/20 § 26.
19. T-238/20 § 28.
20. T-238/20 § 31.
21. T-238/20 § 31.
22. Gli aiuti non saranno concessi alle compagnie aeree che, pur in possesso di una “licenza svedese”, svolgono come loro attività principale voli charter.
23. T-238/20 § 35.
24. T-238/20 § 38.
25. T-238/20 § 40.

CERIDAP

26. T-238/20 § 40.
27. Il tutto conformemente agli obblighi derivanti dagli artt. 5 e 8, par. 2, regolamento n. 1008/2008/CE.
28. T-238/20 § 41.
29. Si veda T-238/20, § 26.
30. T-238/20 § 42.
31. Considerazione corroborata dagli artt. 5, 7 e 8, regolamento 1008/2008.
32. T-238/20 § 42.
33. T-238/20 § 43
34. T-238/20 § 44.
35. T-238/20 § 45.
36. T-238/20 § 46.
37. T-238/20 § 49.
38. T-238/20 § 50.
39. La sua quota di mercato nel trasporto aereo di passeggeri, in relazione alla Svezia, era pari a circa il 5%.
40. T-238/20 § 50.
41. T-238/20 § 50.
42. T-238/20 § 50.
43. T-238/20 § 50.
44. T-238/20 § 51.
45. Dagli elementi del fascicolo processuale risulta infatti che la quota di mercato della ricorrente non ha cessato di diminuire, passando dall'11,8% al 5%, e che essa intendeva ridurre la sua presenza fisica nel territorio svedese a una sola base (*Göteborg*), nella quale, secondo il punto 14 dell'atto di ricorso, essa aveva un solo velivolo.
46. Si veda sentenza del 6 maggio 2019, *Scor/Commissione*, T-135/17, non pubblicata, p. 94 e giurisprudenza ivi citata.
47. T-238/20 § 51.
48. T-238/20 § 56.
49. T-238/20 § 60.
50. Si veda T-238/20 § 51.
51. Punti da 94 a 102 dell'atto di ricorso
52. T-238/20 § 66.
53. Sentenza del 22 settembre 2020, *Austria/Commissione*, C-594/18 P, EU:C:2020:742, punti 20 e 39.
54. nel quale lo Stato membro si trova *“effettivamente a far fronte a un grave turbamento della sua economia e che le misure di aiuto adottate per porre rimedio a tale turbamento siano, da un lato, necessarie a tal fine e, dall'altro, adeguate e proporzionate, si presume che dette misure siano adottate nell'interesse dell'Unione*
55. T-238/20 § 68.
56. T-68/15, EU:T:2018:563, punti da 210 a 214) in quanto in tale sentenza il Tribunale non

CERIDAP

ha preso in considerazione le conseguenze della differenza testuale tra l'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), e l'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

57. Relativo alla «necessità di uno stretto coordinamento europeo delle misure di aiuto nazionali».