Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Ottava Sezione)

19 dicembre 2012 *

«Impugnazione — Aiuti di Stato — Nozione di "impresa" — Attività economica — Costruzione di infrastrutture aeroportuali — Pista di decollo e di atterraggio»

Nella causa C-288/11 P,

avente ad oggetto l'impugnazione, ai sensi dell'articolo 56 dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, proposta il 6 giugno 2011,

**Mitteldeutsche Flughafen AG**, con sede in Lipsia (Germania),

**Flughafen Leipzig-Halle GmbH**, con sede in Lipsia,

rappresentate da M. Núñez Müller e J. Dammann, Rechtsanwälte,

ricorrenti,

procedimento in cui le altre parti sono:

**Commissione europea**, rappresentata da B. Martenczuk e T. Maxian Rusche, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

convenuta in primo grado,

**Repubblica federale di Germania,**

**Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV)**, rappresentata da L. Giesberts e G. Kleve, Rechtsanwälte,

intervenienti in primo grado,

LA CORTE (Ottava Sezione),

composta dal sig. E. Jarašiūnas (relatore), presidente di sezione, dal sig. A. Ó Caoimh e dalla sig.ra C. Toader, giudici,

avvocato generale: sig.ra E. Sharpston

cancelliere: sig. M. Aleksejev, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 14 novembre 2012,

* Lingua processuale: il tedesco.

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

## Sentenza

1 Con l'impugnazione in oggetto la Mitteldeutsche Flughafen AG (in prosieguo: la «MF») e la Flughafen Leipzig-Halle GmbH (in prosieguo: la «FLH») chiedono l'annullamento parziale della sentenza del Tribunale dell'Unione europea del 24 marzo 2011, Freistaat Sachsen e a./Commissione (T-443/08 e T-455/08, Racc. pag. II-1311; in prosieguo: la «sentenza impugnata»), con cui quest'ultimo, nella causa T-455/08, da un lato, ha annullato l'articolo 1 della decisione 2008/948/CE della Commissione, del 23 luglio 2008, relativa alle misure previste dalla Germania a favore di DHL e dell'aeroporto di Lipsia/Halle (GU L 346, pag. 1; in prosieguo: la «decisione controversa»), nella parte in cui fissa a EUR 350 milioni l'importo dell'aiuto di Stato che la Repubblica federale di Germania intendeva concedere all'aeroporto di Lipsia-Halle per la costruzione di una nuova pista sud e delle relative infrastrutture aeroportuali e, dall'altro, respinto il ricorso quanto al resto.

### Fatti e decisione controversa

2 Dai punti 1-12 della sentenza impugnata emerge che l'aeroporto di Lipsia-Halle è gestito dalla FLH, una controllata della MF i cui azionisti sono i Länder Sassonia e Sassonia-Anhalt nonché le città di Dresda (Germania), di Halle (Germania) e di Lipsia. Il 4 novembre 2004 la MF ha deciso di costruire una nuova pista di decollo e di atterraggio (in prosieguo: la «nuova pista sud»), che doveva essere finanziata mediante un apporto di capitale, per un importo di EUR 350 milioni, alla MF o alla FLH da parte dei loro azionisti pubblici.

3 Il gruppo DHL (in prosieguo: la «DHL»), operante nel settore della distribuzione espressa di pacchi, detenuto al 100% dalla Deutsche Post AG, ha deciso, a seguito di trattative con vari aeroporti, di spostare la propria sede operativa europea per il trasporto aereo di merci da Bruxelles (Belgio) a Lipsia-Halle a partire dal 2008. Il 21 settembre 2005 la FLH, la MF e la DHL Hub Leipzig GmbH (in prosieguo: la «DHL Hub Leipzig») hanno firmato un accordo quadro in base al quale la FLH era tenuta a costruire la nuova pista sud e ad onorare altri impegni durante l'intera durata del medesimo, quali la garanzia che la DHL potesse operare ininterrottamente sulla suddetta pista e che almeno il 90% dei trasporti aerei da o per la DHL potessero essere effettuati in qualsiasi momento a partire da detta pista.

4 Il 21 dicembre 2005 il Land Sassonia ha emesso una lettera di patronage a favore della FLH e della DHL Hub Leipzig (in prosieguo: la «lettera di patronage»). La lettera di patronage era volta a garantire la solvibilità finanziaria della FLH per l'intera durata dell'accordo quadro e impegnava il Land Sassonia a risarcire la DHL Hub Leipzig nel caso in cui l'aeroporto di Lipsia-Halle non fosse stato più in grado di essere utilizzato come previsto.

5 Il 5 aprile 2006 la Repubblica federale di Germania, conformemente all'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo [88 CE] (GU L 83, pag. 1), ha notificato alla Commissione delle Comunità europee l'accordo quadro e la lettera di patronage.

6 Con lettera del 23 novembre 2006 la Commissione ha comunicato alla Repubblica federale di Germania la sua decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, CE. Detto procedimento ha riguardato l'accordo quadro, la lettera di patronage nonché l'apporto di capitale.

7 Il 23 luglio 2008 la Commissione ha adottato la decisione controversa. In quest'ultima essa ha ritenuto che l'apporto di capitale costituisse un aiuto di Stato compatibile con il mercato comune, conformemente all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), CE. Per contro, essa ha affermato che la lettera di patronage e le garanzie illimitate previste nell'accordo quadro costituivano aiuti di Stato incompatibili con il mercato comune e ha chiesto alla Repubblica federale di Germania di recuperare la parte dell'aiuto già messa a disposizione della DHL a titolo di dette garanzie.

8 Come emerge dai punti 62 e 67 della sentenza impugnata, l'apporto di capitale è stato concesso anteriormente alla decisione controversa, circostanza confermata dalla Commissione in udienza.

**Procedimento dinanzi al Tribunale e sentenza impugnata**

9 Con atti introduttivi depositati nella cancelleria del Tribunale il 6 ottobre 2008, il Freistaat Sachsen nonché il Land Sachsen-Anhalt, nella causa T-443/08, e la MF nonché la FLH, nella causa T-455/08, hanno proposto ricorsi diretti all'annullamento dell'articolo 1 della decisione controversa, nella parte in cui la Commissione dichiara, da un lato, che l'apporto di capitale costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, CE e, dall'altro, che detto aiuto di Stato ammonta ad EUR 350 milioni.

10 Con ordinanze del 30 marzo 2009 e del 24 giugno 2010 il presidente dell'Ottava Sezione del Tribunale, da un lato, ha accolto le domande di intervento della Repubblica federale di Germania e dell'Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) (in prosieguo: l'«ADV») nelle due cause e, dall'altro, ha deciso di riunire queste ultime ai fini della fase orale del procedimento.

11 A sostegno del loro ricorso la MF e la FLH, sostenute dall'ADV, hanno dedotto otto motivi, riguardanti, in sostanza, il primo, una violazione dell'articolo 87, paragrafo 1, CE, il secondo, il fatto che la FLH non poteva essere la beneficiaria di un aiuto di Stato, il terzo, l'impossibilità di qualificare la FLH allo stesso tempo come concedente e beneficiaria di aiuti di Stato, il quarto, una violazione dei principi di irretroattività, di certezza del diritto, di tutela del legittimo affidamento e di uguaglianza, il quinto, una violazione del diritto primario da parte degli orientamenti comunitari 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; in prosieguo: gli «orientamenti del 2005»), il sesto, dedotto in subordine, un vizio di procedura, il settimo, una violazione della ripartizione delle competenze risultante dal Trattato CE e, l'ottavo, la contraddittorietà e l'insufficienza di motivazione dell'importo dell'asserito aiuto.

12 Con la sentenza impugnata il Tribunale ha riunito le cause T-443/08 e T-455/08 ai fini della sentenza, ha dichiarato irricevibile il ricorso nella prima causa e ha annullato, nella seconda, l'articolo 1 della decisione controversa nella parte in cui fissa a EUR 350 milioni l'importo dell'aiuto che la Repubblica federale di Germania intendeva concedere all'aeroporto di Lipsia-Halle per la costruzione della nuova pista sud e delle relative infrastrutture aeroportuali, respingendo il ricorso quanto al resto.

13 Per respingere il primo motivo – a sostegno del quale le ricorrenti nella causa T-455/08 sostenevano in particolare che la nozione di «impresa», ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, CE, non si applicava agli aeroporti regionali per quanto riguarda il finanziamento delle infrastrutture aeroportuali – il Tribunale ha anzitutto dichiarato, con i motivi esposti ai punti 87-100 della sentenza impugnata, che la FLH, nella misura in cui gestiva la nuova pista sud, esercitava un'attività economica, dalla quale non poteva essere dissociata quella consistente nella costruzione di tale pista.

14 Successivamente, ai punti 102-107 della sentenza impugnata, il Tribunale ha respinto l'argomento dedotto dalle ricorrenti secondo cui la costruzione della nuova pista sud costituiva una misura rientrante nella politica regionale, nella politica economica e nella politica dei trasporti, che la Commissione non poteva controllare in base alle norme del Trattato CE relative agli aiuti di Stato,

conformemente alla comunicazione della Commissione relativa all'applicazione degli articoli [87 CE] e [88 CE] e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione (GU 1994, C 350, pag. 5; in prosieguo: la «comunicazione del 1994»). Esso ha rilevato, a tale riguardo, che il settore aeroportuale aveva conosciuto evoluzioni riguardanti, in particolare, la sua organizzazione e la sua situazione economica e concorrenziale e che la giurisprudenza derivante dalla sentenza del Tribunale del 12 dicembre 2000, Aéroports de Paris/Commissione (T-128/98, Racc. pag. II-3929), confermata dalla sentenza della Corte del 24 ottobre 2002, Aéroports de Paris/Commissione (C-82/01 P, Racc. pag. I-9297; in prosieguo, congiuntamente: le «sentenze Aéroports de Paris») aveva riconosciuto, sin dall'anno 2000, che i gestori di aeroporti svolgono attività economica ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, CE.

15 Il Tribunale ha parimenti respinto, ai punti 108-116 della sentenza impugnata, gli argomenti delle ricorrenti relativi alla pretesa dissociabilità delle attività di costruzione e di gestione di infrastrutture aeroportuali. Esso ha segnatamente rilevato, in primo luogo, che la costruzione della nuova pista sud era una condizione preliminare alla sua gestione, in secondo luogo, che le entità in questione erano, nella fattispecie, le stesse, in terzo luogo, che, basandosi sul fatto che l'infrastruttura di cui trattasi era gestita dalla FLH a fini commerciali e che si trattava pertanto di un'infrastruttura utilizzabile a tali fini, la Commissione aveva fornito sufficienti elementi che consentivano di dimostrare il collegamento tra la costruzione e la gestione della nuova pista sud e, in quarto luogo, che la costruzione di quest'ultima era un'attività direttamente ricollegabile alla gestione delle infrastrutture aeroportuali e che il fatto che un'attività non venga assicurata da operatori privati o il fatto che non sia redditizia non erano criteri pertinenti per escludere la qualifica di attività economica.

16 Infine, il Tribunale ha respinto, ai punti 117-119 della sentenza impugnata, gli argomenti delle ricorrenti volti a contestare la pertinenza delle sentenze Aéroports de Paris, per poi concludere, al punto 120 di detta sentenza, che la Commissione aveva giustamente ritenuto che l'apporto di capitale costituisse un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, CE.

17 Per respingere il quarto motivo sollevato dalle ricorrenti nella causa T-455/08, vertente sulla violazione dei principi di irretroattività, di certezza del diritto, di tutela del legittimo affidamento e di uguaglianza, il Tribunale ha rilevato, ai punti 157-164 della sentenza impugnata, che la Commissione, contrariamente a quanto affermato dalle ricorrenti, non aveva applicato gli orientamenti del 2005, ma aveva attuato i principi derivanti dalle sentenze Aéroports de Paris. Pertanto, ai punti 166-172, 181 e 182 della sentenza impugnata, il Tribunale ha altresì respinto le censure relative alla violazione dei principi di tutela del legittimo affidamento, di certezza del diritto e di uguaglianza, nonché il quinto motivo, dedotto in tale causa, attinente ad una violazione del diritto primario da parte degli orientamenti del 2005.

18 Il Tribunale ha inoltre respinto, ai punti 192 e 201-209 della sentenza impugnata, il sesto motivo delle ricorrenti nella suddetta causa, vertente su un vizio di procedura, nell'ambito del quale esse sostenevano, in via subordinata, che l'apporto di capitale doveva essere qualificato «aiuto esistente» ai sensi dell'articolo 1, lettera b), sub v), del regolamento n. 659/1999, nonché il settimo motivo presentato nella medesima causa, riguardante una violazione della ripartizione delle competenze risultante dal Trattato CE.

19 Il Tribunale ha invece accolto l'ottavo motivo delle ricorrenti invocato a sostegno del loro ricorso nella causa T-455/08, vertente sulla contraddittorietà e sull'insufficienza di motivazione dell'importo dell'aiuto. A tale riguardo, il Tribunale ha ritenuto, al punto 230 della sentenza impugnata, che l'importo di EUR 350 milioni indicato nel dispositivo della decisione controversa apparisse errato con riferimento alla motivazione della medesima, poiché da detta motivazione emergeva che le somme che coprivano l'esercizio di compiti di servizio pubblico non costituivano aiuti di Stato e dovevano pertanto essere dedotte dall'importo totale dell'apporto di capitale.

**Conclusioni delle parti**

20 La MF e la FLH, nonché l'ADV, chiedono che la Corte voglia:

— annullare il punto 4 del dispositivo della sentenza impugnata, con il quale il ricorso proposto nella causa T-455/08 è stato respinto quanto al resto, nonché la decisione relativa alle spese;

— statuire definitivamente sulla controversia, accogliendo il ricorso proposto nella causa T-455/08, nella parte in cui quest'ultimo chiede l'annullamento della decisione controversa in quanto la Commissione vi dichiara che la dotazione di capitale concessa dalla Repubblica federale di Germania per la costruzione della nuova pista sud e delle infrastrutture aeroportuali connesse costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, CE, e

— condannare la Commissione alle spese relative al procedimento d'impugnazione e a quello di primo grado.

21 La Commissione chiede il rigetto dell'impugnazione e la condanna delle ricorrenti alle spese dell'impugnazione.

**Sull'impugnazione**

22 A sostegno della loro impugnazione, le ricorrenti deducono cinque motivi, vertenti, in primo luogo, sulla violazione dell'articolo 87, paragrafo 1, CE, in secondo luogo, sulla violazione dei principi di irretroattività, di tutela del legittimo affidamento e di certezza del diritto, in terzo luogo, sulla violazione degli articoli 1, lettera b), sub v), 17 e 18 del regolamento n. 659/1999, in quarto luogo, sulla violazione della ripartizione delle competenze risultante dal Trattato CE e, in quinto luogo, sulla violazione dell'obbligo di motivazione delle sentenze.

*Sul primo motivo, vertente sulla violazione dell'articolo 87, paragrafo 1, CE*

Argomenti delle parti

23 Le ricorrenti addebitano al Tribunale di aver qualificato il finanziamento della costruzione della nuova pista sud come aiuto di Stato, ritenendo che la FLH dovesse essere considerata, a tale riguardo, un'impresa, dato che tale costruzione era un'attività economica ai sensi delle norme in materia di aiuti di Stato.

24 A loro avviso, occorre tenere distinta l'attività di costruzione di infrastrutture aeroportuali dall'attività di gestione delle medesime. In violazione di quanto richiederebbe la costante giurisprudenza dei giudici dell'Unione, il Tribunale avrebbe omesso di esaminare in maniera distinta tali attività ed avrebbe presunto che queste fossero indissociabili, limitandosi, al punto 96 della sentenza impugnata, a rilevare che le piste di decollo e di atterraggio sono elementi «essenziali» per le attività economiche condotte da un gestore di aeroporti e che la costruzione di tali piste consente al medesimo di svolgere la sua attività economica principale. Pertanto, il Tribunale non avrebbe verificato la possibilità di differenziare dette attività e avrebbe trascurato il fatto che esse riguardano operatori e settori diversi.

25 Per valutare il carattere economico di un'attività, avrebbe poca importanza che questa costituisca una «condizione preliminare» rispetto ad un'altra attività e non si dovrebbero fare distinzioni tra le attività principali e le attività collegate dell'ente considerato, poiché la giurisprudenza esige che si proceda a tale valutazione per ciascuna delle attività esercitate dal medesimo.

26 D'altronde, la distinzione tra costruzione e gestione delle infrastrutture sarebbe un principio fondamentale della prassi della Commissione e deriverebbe, per quanto riguarda gli aeroporti, dal punto 12 della comunicazione del 1994, che non sarebbe stata annullata, ma soltanto integrata dagli orientamenti del 2005. Il Tribunale avrebbe quindi errato nel dichiarare che la Commissione non doveva applicare la comunicazione del 1994, sebbene questa non fosse contraria al diritto primario, dato che il Trattato CE non attribuiva alcuna competenza all'Unione europea in materia di politica delle infrastrutture.

27 Nell'interpretazione del diritto primario, poi, i giudici dell'Unione non imporrebbero affatto l'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato alle misure relative alle infrastrutture aeroportuali e ne limiterebbero l'applicazione ai casi di gestione dell'aeroporto. Le ricorrenti richiamano, a tale riguardo, le sentenze del Tribunale Aéroports de Paris/Commissione, cit., e del 17 dicembre 2008, Ryanair/Commissione (T-196/04, Racc. pag. II-3643), sottolineando che i fatti all'origine della prima di queste sentenze riguardavano le attività di un grande aeroporto internazionale la cui situazione, sul piano economico, sarebbe diametralmente opposta a quella di un aeroporto regionale come quello di Lipsia-Halle.

28 Inoltre, il Tribunale avrebbe erroneamente considerato, al punto 115 della sentenza impugnata, che il fatto che l'attività di costruzione di infrastrutture non sia assicurata da operatori privati fosse irrilevante, mentre l'esistenza di un mercato presuppone che l'attività in questione possa essere esercitata da operatori siffatti. Il Tribunale si sarebbe limitato a presumere il carattere economico dell'attività di costruzione della nuova pista sud senza esaminare gli argomenti dedotti per contestare l'esistenza di un mercato per tale attività né la realtà economica.

29 Orbene, l'attività di costruzione di infrastrutture aeroportuali non potrebbe avere il carattere di attività economica in mancanza di prospettive di redditività, dato che sarebbe impossibile – contrariamente a quanto rilevato dal Tribunale al punto 94 della sentenza impugnata – ripercuotere i costi di costruzione sugli utenti tramite i diritti aeroportuali. Infatti, gli investitori privati non potrebbero liberamente ripercuotere tali costi sugli utenti, poiché i diritti in parola devono essere autorizzati dalle competenti autorità del Land in cui l'aeroporto in questione è situato, le quali baserebbero la propria autorizzazione su criteri privi di rapporto con i costi di costruzione delle infrastrutture aeroportuali. La costruzione di simili infrastrutture rientrerebbe, di conseguenza, tra le attività che sono state sempre necessariamente esercitate da enti pubblici.

30 Al pari delle ricorrenti, l'ADV, associazione di imprese di gestione di aeroporti tedeschi, ritiene che qualificare l'attività di finanziamento o di costruzione di infrastrutture aeroportuali come attività economica sia contrario al diritto dell'Unione.

31 Secondo tale parte, una distinzione funzionale tra costruzione e gestione di simili infrastrutture è necessaria in punto tanto di diritto quanto di fatto. Essa osserva, in particolare, che la conclusione del Tribunale secondo cui la costruzione della nuova pista sud sarebbe essenziale alla gestione dell'aeroporto e non potrebbe essere considerata separatamente da questa è troppo generica e conduce a qualificare come economiche tutte le attività che condizionano l'attività del gestore di un aeroporto, comprese talune misure che rientrano nell'esercizio dei pubblici poteri.

32 Non esisterebbero, di fatto, finanziamenti privati nella costruzione di nuove infrastrutture aeroportuali, quanto meno nei piccoli e medi aeroporti, e il coinvolgimento di imprese private si limiterebbe all'acquisizione e alla gestione di infrastrutture già esistenti o costruite dallo Stato. Sarebbe tuttora impossibile, nonostante l'evoluzione del settore aeroportuale, finanziare la costruzione di costose infrastrutture aeroportuali con i ricavi di gestione. In mancanza di redditività, non vi sarebbe dunque un'attività economica.

33 L'ADV sostiene, inoltre, che il Tribunale, conformandosi alla Commissione, si è riferito in maniera erronea e contraddittoria alle sentenze Aéroports de Paris. Da tale giurisprudenza non potrebbe ricavarsi la conclusione secondo cui il carattere economico della costruzione dell'infrastruttura aeroportuale deriva dal carattere economico della gestione. Né la Commissione né il Tribunale avrebbero giustificato in maniera accettabile, in diritto, la ragione per cui, contrariamente a quanto disposto dalla comunicazione del 1994, il finanziamento della costruzione di un aeroporto dovrebbe essere soggetto all'esame della Commissione. In realtà, la costruzione di infrastrutture aeroportuali rappresenterebbe un elemento essenziale dei servizi di interesse generale, ragion per cui tale compito rientrerebbe tipicamente nell'esercizio dei pubblici poteri.

34 La Commissione sostiene, in via principale, che la tesi difesa dalle ricorrenti, secondo cui la costruzione di infrastrutture aeroportuali costituisce un'attività da valutarsi indipendentemente dalla gestione dell'aeroporto, è manifestamente inesatta. A suo avviso, risulta infatti acclarato, a partire dalle sentenze Aéroports de Paris, che la messa a disposizione a titolo oneroso di impianti aeroportuali costituisce un'attività economica cui si applicano le norme dell'Unione in materia di concorrenza. I costi di costruzione degli impianti utilizzati dal gestore dell'aeroporto costituirebbero quindi costi di investimento normalmente gravanti su un'impresa commerciale. Pertanto, secondo tale istituzione, il Tribunale non ha commesso errori di diritto dichiarando che la FLH era un'impresa e che la costruzione della nuova pista sud costituiva un elemento indissociabile della sua attività economica.

Giudizio della Corte

35 A sostegno del loro primo motivo, le ricorrenti, sostenute dall'ADV, riprendono in sostanza l'argomentazione svolta dinanzi al Tribunale, secondo cui la costruzione o l'ampliamento di infrastrutture aeroportuali non costituiscono un'attività economica che rientra nell'ambito di applicazione del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato, ragion per cui il loro finanziamento tramite fondi pubblici non è idoneo a costituire un aiuto di Stato.

36 Nell'ambito dell'impugnazione, occorre esaminare se, nella fattispecie, il Tribunale abbia violato l'articolo 87, paragrafo 1, CE statuendo che l'attività della FLH, che gestisce l'aeroporto di Lipsia-Halle e beneficia, insieme alla MF, dell'apporto di capitale destinato a finanziare la costruzione della nuova pista sud, aveva, con riferimento a tale costruzione, carattere economico e che, pertanto, correttamente la Commissione aveva ritenuto che l'apporto di capitale in parola costituisse un aiuto di Stato ai sensi della suddetta disposizione.

37 In via preliminare si deve osservare che, come sostenuto dalle ricorrenti e dall'ADV, la comunicazione del 1994, al punto 12, indica che la «costruzione o l'ampliamento di infrastrutture (quali aeroporti, autostrade, ponti, ecc.) rappresenta una misura generale di politica economica che non può essere controllata dalla Commissione a norma delle regole del trattato in materia di aiuti di Stato».

38 Per respingere gli argomenti delle ricorrenti relativi a tale comunicazione, il Tribunale, ai punti 104-106 della sentenza impugnata, ha rilevato quanto segue:

«104
Si deve tuttavia ricordare, da un lato, che la questione se un aiuto sia un aiuto di Stato ai sensi del Trattato deve essere risolta sulla base di elementi oggettivi da valutare alla data alla quale la Commissione adotta la sua decisione (v., in questo senso, sentenze 22 giugno 2006, cause riunite C-182/03 e C-217/03, Belgio e Forum 187/Commissione, Racc. pag. I-5479, punto 137, nonché [1° luglio 2008,] Chronopost e La Poste/UFEX e a., [cause riunite C-341/06 P e C-342/06 P], punto 95), e, dall'altro lato, che, se la Commissione è vincolata dalle discipline o dalle comunicazioni da essa emanate in materia di controllo degli aiuti di Stato, lo è unicamente nei limiti in cui queste ultime non derogano ad una buona applicazione delle norme del Trattato, dato che esse non possono

essere interpretate in modo tale da restringere la portata degli artt. 87 CE e 88 CE o contravvenire agli obiettivi da questi previsti (v. sentenza della Corte 11 settembre 2008, cause riunite C-75/05 P e C-80/05 P, Germania e a./Kronofrance, Racc. pag. I-6619, punto 65 e la giurisprudenza ivi citata).

105 Orbene, il settore aeroportuale ha conosciuto evoluzioni, evocate ai punti 169-171 della [decisione controversa], riguardanti in particolare la sua organizzazione e la sua situazione economica e concorrenziale. Inoltre, la giurisprudenza [Aéroports de Paris] ha riconosciuto, fin dal 2000, che i gestori di aeroporti svolgono in principio un'attività economica ai sensi dell'art. 87, n. 1, CE, che ricade sotto le disposizioni in materia di aiuti di Stato, come confermato dalla [citata] sentenza Ryanair/Commissione (...) (punto 88).

106 Di conseguenza, tenuto conto della giurisprudenza di cui al punto 104 supra, la Commissione, all'atto dell'adozione della [decisione controversa], doveva prendere in considerazione tale evoluzione e tale interpretazione, come pure le loro implicazioni circa l'applicazione dell'art. 87, n. 1, CE al finanziamento delle infrastrutture collegate con l'esercizio delle attività di gestione aeroportuale, anche a costo di non applicare il punto 12 della comunicazione del 1994. Tenuto conto delle considerazioni di cui sopra, la Commissione ha pertanto ritenuto, al punto 174 della [decisione controversa], che, a partire dal 2000, non era più possibile escludere, a priori, l'applicazione agli aeroporti della normativa sugli aiuti di Stato».

39 Tali valutazioni del Tribunale sono esenti da errori in diritto. Infatti, la Commissione, visti gli elementi di fatto e di diritto prevalenti al momento dell'adozione, era tenuta ad esaminare l'apporto di capitale nell'ambito delle competenze che l'articolo 88 CE le attribuiva. Correttamente, pertanto, il Tribunale ha, da un lato, respinto gli argomenti delle ricorrenti relativi alla comunicazione del 1994 e, dall'altro, esaminato il motivo dinanzi ad esso dedotto verificando concretamente, alla luce di tali elementi e non di detta comunicazione, se la costruzione della nuova pista sud costituiva un'attività economica.

40 A tale riguardo, quanto al carattere indissociabile, nella fattispecie, delle attività di gestione e di costruzione contestato dalle ricorrenti, il Tribunale, dopo aver ricordato, al punto 89 della sentenza impugnata, che costituisce attività economica ogni attività che consiste nell'offrire beni o servizi su un determinato mercato (sentenza del 1° luglio 2008, MOTOE, C-49/07, Racc. pag. I-4863, punto 21), ha anzitutto correttamente rilevato, al punto 93 della sentenza impugnata, che la FLH, nell'ambito della gestione dell'aeroporto di Lipsia-Halle, esercita un'attività economica, dato che offre servizi aeroportuali dietro remunerazione costituita, in particolare, da diritti aeroportuali (v. sentenza del 24 ottobre 2002, Aéroports de Paris/Commissione, cit., punto 78) sul mercato dei servizi aeroportuali regionali. Il Tribunale ha constatato a tale proposito, nell'ambito della sua valutazione insindacabile dei fatti, non contestata dalle ricorrenti nell'ambito della presente impugnazione, che l'esistenza di un tale mercato era dimostrata, nel caso di specie, dal fatto che l'aeroporto di Lipsia-Halle era in concorrenza con altri aeroporti regionali per l'insediamento della sede operativa europea per il trasporto aereo di merci della DHL.

41 Successivamente, al punto 94 della sentenza impugnata, il Tribunale ha constatato che la gestione della nuova pista sud sarebbe rientrata nell'attività economica della FLH, avendo la Commissione affermato, al punto 177 della decisione controversa, che tale infrastruttura sarebbe stata gestita per fini commerciali dalla FLH, che avrebbe preteso in cambio il pagamento di diritti per il suo utilizzo. Esso ha rilevato che, come indicato dalla Commissione al punto 15 della decisione controversa, tali diritti avrebbero costituito la principale fonte di finanziamento di tale pista, che avrebbe consentito alla FLH di accrescere le proprie capacità e la sua attività di gestione dell'aeroporto di Lipsia-Halle.

42 Infine, ai punti 95-100 della sentenza impugnata, il Tribunale ha dichiarato che non si doveva dissociare l'attività consistente nel costruire la nuova pista sud dal successivo utilizzo che ne sarebbe stato fatto, rilevando in particolare al punto 99 di detta sentenza che, tenuto conto della sua natura e del suo oggetto, la costruzione di detta pista non rientrava, in quanto tale, nelle prerogative dei pubblici poteri, il che non era peraltro espressamente sostenuto dalle ricorrenti. A tale riguardo occorre

osservare che, per accogliere il motivo di annullamento vertente sulla contraddittorietà e sull'insufficienza della motivazione dell'importo dell'aiuto, il Tribunale ha rilevato, ai punti 225 e 226 della sentenza impugnata, che la Commissione aveva ammesso, ai punti 182 e 183 della decisione controversa, che taluni costi interessati dall'apporto di capitale rientravano nella sfera delle competenze pubbliche, vale a dire i costi riguardanti le funzioni di sicurezza e di polizia, le misure di prevenzione degli incendi e di pubblica sicurezza, la sicurezza d'esercizio, il servizio meteorologico tedesco nonché il servizio di controllo del traffico aereo, e non potevano quindi essere qualificati come aiuti di Stato.

43 Da tali considerazioni risulta che il Tribunale non ha commesso errori statuendo, in sostanza, che la Commissione aveva legittimamente ritenuto che la costruzione della nuova pista sud da parte della FLH costituisse un'attività economica e che, di conseguenza, l'apporto di capitale, fatti salvi i costi connessi all'esercizio di pubbliche competenze da detrarre dal suo importo, costituiva un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, CE.

44 Infatti, contrariamente a quanto sostenuto dalle ricorrenti, sostenute dall'ADV, emerge che, per determinare se la costruzione della nuova pista sud potesse essere qualificata dalla Commissione come attività economica, il Tribunale, conformemente alla giurisprudenza (v. sentenze del 19 gennaio 1994, SAT Fluggesellschaft, C-364/92, Racc. pag. I-43, punto 19; del 24 ottobre 2002, Aéroports de Paris/Commissione, cit., punto 75, e MOTOE, cit., punto 25), ha proceduto ad un esame di tale attività e ne ha indagato la natura. Così facendo, esso non ha presunto, bensì dimostrato – tenendo conto delle circostanze concrete e senza commettere errori di diritto – che detta attività non poteva essere dissociata dalla gestione, da parte della FLH, delle infrastrutture aeroportuali, la quale costituisce un'attività economica, atteso peraltro che la costruzione della nuova pista sud non era collegata in quanto tale, per la sua natura o il suo oggetto, all'esercizio di prerogative dei pubblici poteri.

45 Questa valutazione non può essere rimessa in discussione dalle argomentazioni esposte dalle ricorrenti e dall'ADV.

46 Occorre infatti respingere, in primo luogo, l'argomento secondo cui la costruzione delle infrastrutture aeroportuali e la gestione dell'aeroporto riguardano operatori e settori differenti, poiché, in ogni caso, come il Tribunale ha insindacabilmente dichiarato al punto 111 della sentenza impugnata senza che ciò sia rimesso in discussione nella presente impugnazione, le entità interessate erano nella fattispecie le stesse.

47 In secondo luogo, poco importa che il Tribunale abbia rilevato, rispettivamente ai punti 96, 110 e 111 della sentenza impugnata, che «le piste di atterraggio e di decollo sono elementi essenziali per le attività economiche condotte da un gestore di aeroporti», che «l'obiettivo della costruzione di una pista di atterraggio è conness[o] con l'attività economica principale di un aeroporto» e che «la costruzione e l'ampliamento della pista sono condizioni preliminari alla sua gestione». È pur vero che tali considerazioni sono inadeguate – a causa della loro genericità e del fatto che potrebbero parimenti valere per talune attività rientranti nell'esercizio di prerogative dei pubblici poteri – a dimostrare il carattere economico di una data attività di costruzione di infrastrutture aeroportuali. Esse tuttavia non incidono sulla fondatezza in diritto delle affermazioni del Tribunale esposte ai punti 40-42 della presente sentenza, dalle quali risulta che, nella fattispecie, la costruzione della nuova pista sud costituiva un'attività economica.

48 In terzo luogo, in risposta all'affermazione dell'ADV secondo cui la costruzione di infrastrutture aeroportuali rappresenta un elemento essenziale dei servizi di interesse generale e costituisce quindi un tipico compito di competenza pubblica, è sufficiente rilevare che il Tribunale ha dichiarato, al punto 99 della sentenza impugnata, che le ricorrenti stesse non sostenevano espressamente che la costruzione della nuova pista sud rientrava, in quanto tale, nelle prerogative dei pubblici poteri.

49 Infine, quanto all'argomento secondo cui l'attività di costruzione di infrastrutture aeroportuali non potrebbe essere garantita da operatori privati, poiché non vi sarebbe mercato per questo tipo di attività a causa dell'assenza di prospettive di redditività, il Tribunale lo ha respinto rilevando, al punto 114 della sentenza impugnata, che dalle sue precedenti considerazioni emergeva che la costruzione della nuova pista sud era un'attività direttamente ricollegabile alla gestione delle infrastrutture aeroportuali, la quale costituisce un'attività economica. Data tale premessa, il Tribunale non era di conseguenza tenuto a verificare l'esistenza di un mercato specifico per l'attività di costruzione di infrastrutture aeroportuali.

50 Inoltre, al punto 115 della sentenza impugnata, il Tribunale ha correttamente ricordato che, per giunta, il fatto che un'attività non venga assicurata da operatori privati o che non sia redditizia non erano criteri pertinenti al fine di qualificarla o meno attività economica. Infatti, come ricordato dal Tribunale ai punti 88 e 89 di detta sentenza, la giurisprudenza afferma in maniera costante che, da un lato, la nozione di impresa, nel contesto del diritto della concorrenza, comprende qualsiasi entità che svolge un'attività economica, indipendentemente dal suo statuto giuridico e dalle sue modalità di finanziamento, e, dall'altro, costituisce attività economica ogni attività che consiste nell'offrire beni o servizi su un determinato mercato (v., in particolare, sentenze del 24 ottobre 2002, Aéroports de Paris/Commissione, cit., punto 75; MOTOE, cit., punti 21 e 22, nonché del 26 marzo 2009, SELEX Sistemi Integrati/Commissione, C-113/07 P, Racc. pag. I-2207, punto 69). Ne deriva che il carattere economico o meno di un'attività non dipende dallo statuto privato o pubblico del soggetto che la esercita né dalla redditività di tale attività.

51 Per rispondere, poi, agli argomenti esposti in tale contesto dalle ricorrenti in merito all'importo dei diritti aeroportuali, occorre ricordare che, come rilevato al punto 41 della presente sentenza, il Tribunale ha dichiarato nella fattispecie, al punto 94 della sentenza impugnata, che i diritti aeroportuali avrebbero costituito la principale fonte di reddito per il finanziamento della nuova pista sud, come indicato dalla Commissione al punto 15 della decisione controversa. Tale dichiarazione di fatto, da cui emerge che, contrariamente alle affermazioni delle ricorrenti, i costi di costruzione di tale pista sono in parte ripercossi sugli utenti, non costituisce, salvo il caso di travisamento – non invocato nella fattispecie – dei fatti o degli elementi di prova, una questione di diritto soggetta, in quanto tale, al sindacato della Corte nell'ambito dell'impugnazione (v. in particolare, in tal senso, sentenza del 22 dicembre 2008, British Aggregates/Commissione, C-487/06 P, Racc. pag. I-10515, punto 97 e giurisprudenza ivi citata).

52 Ne consegue che il primo motivo dell'impugnazione dev'essere respinto perché in parte irricevibile e in parte infondato.

*Sul secondo motivo, vertente sulla violazione dei principi di irretroattività, di tutela del legittimo affidamento e di certezza del diritto*

Argomenti delle parti

53 Le ricorrenti, sostenute dall'ADV, ritengono che il Tribunale abbia commesso un errore di diritto dichiarando che la Commissione non aveva applicato gli orientamenti del 2005. A loro avviso, dato che la Commissione aveva applicato questi ultimi de facto, il Tribunale, rifiutandosi di riconoscere ciò, ha violato i principi di irretroattività, di tutela del legittimo affidamento e di certezza del diritto.

54 Per quanto riguarda, anzitutto, il primo di questi principi, esse sottolineano che la decisione relativa all'apporto di capitale in favore della FLH è stata adottata in un'epoca in cui si applicava esclusivamente la comunicazione del 1994. Solamente alla fine del 2005 sarebbe intervenuto un cambiamento nella politica della Commissione, la quale non avrebbe annullato la suddetta comunicazione, ma l'avrebbe integrata con gli orientamenti del 2005. Questi ultimi escluderebbero espressamente qualunque applicazione retroattiva.

55 Quanto, poi, all'asserita violazione dei principi di tutela del legittimo affidamento e di certezza del diritto, le ricorrenti deducono che, contrariamente alle considerazioni del Tribunale esposte al punto 167 della sentenza impugnata, non esistevano, prima dell'adozione della decisione del 4 novembre 2004 relativa alla costruzione e al finanziamento della nuova pista sud, né una prassi decisionale difforme dalla comunicazione del 1994 né una giurisprudenza che sancisse l'applicabilità delle norme in materia di aiuti di Stato al finanziamento della costruzione di infrastrutture aeroportuali, di modo che l'improvvisa evoluzione dell'approccio della Commissione era imprevedibile.

56 Infatti, un'analisi delle decisioni adottate dalla Commissione relative alle misure di finanziamento di infrastrutture aeroportuali confermerebbe che, prima della pubblicazione degli orientamenti del 2005, detta istituzione non aveva adottato alcuna decisione che andasse in tal senso. Essa avrebbe, in precedenza, trattato espressamente tali misure come misure generali di politica economica non rientranti nell'ambito di applicazione delle norme relative agli aiuti di Stato, e ciò anche successivamente all'adozione delle sentenze Aéroports de Paris. Solamente nelle sue decisioni del 19 gennaio 2005, relativa all'aiuto di Stato N 644i/2002 (Germania – Costruzione e sviluppo di aeroporti regionali), e del 20 aprile 2005, riguardante l'aiuto di Stato N 355/2004 relativo all'aeroporto di Anversa, la Commissione avrebbe prospettato per la prima volta l'applicazione di tali norme alla costruzione e allo sviluppo di infrastrutture aeroportuali, pur richiamando il principio di inapplicabilità delle medesime. Tuttavia, anche ipotizzando che tali decisioni siano state pertinenti, esse non avrebbero potuto intaccare il legittimo affidamento degli operatori economici interessati, dato che non sono state pubblicate integralmente nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ma, in un momento successivo, sul sito Internet della Commissione nella sola lingua del procedimento.

57 A tale riguardo, il Tribunale avrebbe fatto un errato riferimento, anzitutto, alle citate sentenze Aéroports de Paris e Ryanair/Commissione, che riguardavano solamente la gestione di simili infrastrutture, successivamente, alla decisione della Commissione del 13 marzo 2001 relativa all'aiuto di Stato N 58/2000 (Italia –Promozione del sistema aeroportuale piemontese; in prosieguo: la «decisione della Commissione del 13 marzo 2001»), che non avrebbe affatto messo in dubbio che le misure di finanziamento di infrastrutture aeroportuali costituiscono misure di politica generale e, infine, alla notifica, effettuata dal governo tedesco, dell'aiuto di Stato N 644i/2002, riguardante non una misura individuale, ma un regime di aiuti. Orbene, gli Stati membri procederebbero spesso alla notifica della loro normativa nazionale, a fini di certezza del diritto, anche qualora ritengano che essa non contenga alcun aiuto.

58 In udienza, le ricorrenti hanno aggiunto che le sentenze Aéroports de Paris e la decisione della Commissione del 13 marzo 2001 erano state oggetto solamente di una pubblicazione limitata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, che esse non erano disponibili in lingua tedesca sul sito Internet della Commissione e che gli scambi tra quest'ultima e gli Stati membri non costituivano oggetto di alcuna pubblicazione.

59 Infine, le ricorrenti addebitano al Tribunale di aver omesso di esaminare gli argomenti che esse hanno dedotto avverso la legittimità degli orientamenti del 2005. Orbene, oltre al fatto che questi ultimi sarebbero contrari al diritto primario, in quanto qualificano la costruzione di infrastrutture aeroportuali come attività economica, essi sarebbero intrinsecamente contraddittori, in quanto confermano la comunicazione del 1994 e, allo stesso tempo, se ne discostano, violando in tal modo il principio di certezza del diritto.

60 La Commissione si oppone a tutti gli argomenti suesposti, i quali, a suo giudizio, appaiono infondati ad una semplice lettura della decisione controversa, dalla quale emergerebbe che essa si è basata, per dimostrare l'esistenza di un aiuto, non sugli orientamenti del 2005, ma sull'articolo 87, paragrafo 1, CE, come interpretato nelle sentenze Aéroports de Paris. Essa indica che, considerato il chiarimento fornito da tali sentenze alla nozione di aiuto di Stato, che è una nozione giuridica oggettiva, essa non poteva più applicare il punto 12 della comunicazione del 1994, pena la violazione del suddetto articolo.

61 Inoltre, alla luce delle sentenze Aéroports de Paris e della prassi decisionale successiva a dette sentenze, non vi erano più, secondo la Commissione, legittimi motivi per ritenere, alla fine del 2004, che il finanziamento da parte dello Stato di una pista di decollo e atterraggio non potesse in alcun caso costituire un aiuto di Stato. Il principio di tutela del legittimo affidamento non sarebbe quindi stato violato. Del resto, poiché gli orientamenti del 2005 non sono stati applicati, la parte del motivo relativa alla violazione del principio di certezza del diritto sarebbe manifestamente priva di oggetto.

Giudizio della Corte

62 Quanto, in primo luogo, alla censura relativa alla violazione del principio di irretroattività, il Tribunale, ai punti 157-160 della sentenza impugnata, ha rilevato quanto segue:

«157
(...) [s]i deve costatare che, per quanto riguarda la qualifica dell'apporto di capitale come aiuto di Stato ai sensi dell'art. 87, n. 1, CE, nessun elemento della [decisione controversa] consente di considerare che la Commissione abbia applicato le disposizioni degli orientamenti del 2005.

158 Infatti, per quanto riguarda, innanzitutto, il criterio dell'impresa e dell'attività economica, la Commissione ha rilevato, al punto 173 della [decisione controversa], che dalla giurisprudenza [Aéroports de Paris] risulta che i gestori di aeroporti esercitano un'attività economica ai sensi dell'art. 87, n. 1, CE, che ricade sotto le disposizioni relative agli aiuti di Stato. Alla luce delle recenti evoluzioni nel settore, la Commissione ha ritenuto, come indicato al punto 174 della [decisione controversa], che, a partire dal 2000, anno della [citata] sentenza del Tribunale [12 dicembre 2000, Aéroports de Paris/Commissione] (...), non era più dato di escludere, a priori, l'applicazione agli aeroporti delle disposizioni relative agli aiuti di Stato. La Commissione ha pertanto concluso, al punto 176 della [decisione controversa], che, a partire da tale sentenza, le disposizioni relative agli aiuti di Stato dovevano applicarsi a tale settore, sottolineando che ciò non costituiva un'applicazione retroattiva degli orientamenti del 2005, dato che si trattava unicamente di un chiarimento da parte della Corte della nozione di aiuto di Stato.

159 Tale approccio dev'essere condiviso, dato che l'interpretazione data dalla Corte di una disposizione di diritto dell'Unione si limita a chiarire e a precisare il significato e la portata della stessa, quale avrebbe dovuto essere intesa ed applicata fin dal momento della sua entrata in vigore (v. sentenza del Tribunale del 12 febbraio 2008, BUPA e a./Commissione, T-289/03, Racc. pag. II-81, punto 159 e giurisprudenza ivi citata).

160 Da ciò consegue che, per quanto riguarda la valutazione del criterio dell'attività economica, la Commissione ha potuto validamente mettere in opera i principi derivanti dalla giurisprudenza [Aéroports de Paris], applicandoli alle circostanze del caso di specie, in particolare per quanto attiene al finanziamento di infrastrutture aeroportuali, il che non costituisce applicazione retroattiva degli orientamenti del 2005».

63 Al punto 161 della sentenza impugnata, il Tribunale ha inoltre rilevato che l'affermazione contenuta al punto 174 della decisione controversa secondo cui, tenuto conto dell'evoluzione nel settore aeroportuale, la Commissione, nei suoi orientamenti del 2005, aveva «esteso» l'approccio seguito dalla giurisprudenza Aéroports de Paris agli aeroporti di ogni tipo non consentiva di ritenere che la Commissione avesse applicato nella specie tali orientamenti. Constatando, ai punti 162 e 163 della sentenza impugnata, che la Commissione non aveva applicato gli orientamenti del 2005 neppure nell'ambito del suo esame dei criteri del vantaggio economico e dell'imputabilità allo Stato, il Tribunale ha concluso, al punto 164 di detta sentenza, che, con riferimento alla qualifica dell'apporto di capitale come «aiuto di Stato» ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, CE, la Commissione non aveva applicato gli orientamenti del 2005. Pertanto, esso ha respinto la censura.

64 Così facendo, il Tribunale non ha commesso errori di diritto. Infatti, da un lato, come risulta dall'esame del primo motivo dell'impugnazione, esso ha correttamente affermato in sostanza, per i motivi ripresi al punto 38 della presente sentenza, che la Commissione si era validamente discostata dalla comunicazione del 1994. Dall'altro, esso ha rilevato altrettanto correttamente, in sostanza, che la Commissione non aveva tuttavia applicato gli orientamenti del 2005 per qualificare l'apporto di capitale come aiuto di Stato, ma aveva valutato tale apporto di capitale basandosi sulle conclusioni che aveva tratto dalle sentenze Aéroports de Paris quanto all'applicazione dell'articolo 87, paragrafo 1, CE.

65 Pertanto, sempre correttamente il Tribunale non ha esaminato gli argomenti esposti dalle ricorrenti a proposito della legittimità degli orientamenti del 2005, dichiarando inoperanti, al punto 182 della sentenza impugnata, le censure che vi si riferivano.

66 Quanto, in secondo luogo, alle censure relative alla violazione dei principi di tutela del legittimo affidamento e di certezza del diritto, il Tribunale li ha respinti al punto 166 della sentenza impugnata con la motivazione che essi si basavano sull'errata premessa secondo cui gli orientamenti del 2005 erano stati applicati retroattivamente. Al punto 167 di tale sentenza, esso ha inoltre rilevato quanto segue:

«Tali censure, comunque, appaiono infondate. Infatti, la giurisprudenza [Aéroports de Paris], dalla quale risulta che la gestione di un aeroporto costituisce un'attività economica, risale al 2000. Inoltre, la [citata] sentenza Ryanair/Commissione, che riguarderebbe la situazione anteriore all'adozione degli orientamenti del 2005, ha confermato la giurisprudenza [Aéroports de Paris], nel contesto della gestione di un aeroporto regionale. Peraltro, dalla decisione della Commissione [del 13 marzo 2001] risulta che, a tale data, la Commissione non escludeva che una misura a favore dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali regionali potesse eventualmente costituire un aiuto di Stato. Infatti, in tale decisione, la quale, contrariamente a quanto assunto dai ricorrenti, riguardava egualmente il finanziamento di infrastrutture aeroportuali, la Commissione ha in sostanza ritenuto, come in particolare risulta dal punto 17, che, se la misura di cui trattasi doveva essere considerata aiuto di Stato, essa sarebbe compatibile con il mercato comune ai sensi dell'art. 87, n. 3, lett. c), CE. Infine, si deve rilevare che, se le autorità tedesche, nel 2002, hanno notificato l'aiuto di Stato N 644i/2002, per ragioni di certezza del diritto come sostenuto dai ricorrenti (...), ciò è dovuto al fatto che esse prevedevano la possibilità che le misure di cui trattasi, che avevano come obiettivo quello di migliorare l'infrastruttura aeroportuale regionale, avrebbero potuto integrare aiuti di Stato. Peraltro, nell'ambito del procedimento relativo al predetto aiuto, il 30 giugno 2003 la Commissione, richiamandosi alla giurisprudenza [Aéroports de Paris], ha in sostanza fatto presente alle autorità tedesche di non essere sicura che "l'aiuto alla costruzione e allo sviluppo di aeroporti regionali possa essere (…) considerato una misura generale vertente sulle infrastrutture ininfluente ai fini degli aiuti di Stato"».

67 A tale riguardo, occorre rilevare che, come correttamente dichiarato dal Tribunale al punto 166 della sentenza impugnata, l'argomentazione delle ricorrenti relativa a tali censure si basa sull'errata premessa secondo cui la Commissione, nella decisione controversa, ha applicato retroattivamente gli orientamenti del 2005. Il Tribunale ha pertanto legittimamente respinto tali censure al punto 169 della sentenza impugnata.

68 Quanto al resto, nella parte in cui la medesima argomentazione mira a contestare il punto 167 della sentenza impugnata, essa deve essere respinta in quanto inoperante, poiché verte su motivi sovrabbondanti di tale sentenza (v., in tal senso, sentenza del 2 aprile 2009, Bouygues e Bouygues Télécom/Commissione, C-431/07 P, Racc. pag. I-2665, punto 148 e giurisprudenza ivi citata).

69 Occorre, di conseguenza, respingere il secondo motivo dell'impugnazione in quanto in parte inoperante e in parte infondato.

*Sul terzo motivo, vertente sulla violazione degli articoli 1, lettera b), sub v), 17 e 18 del regolamento n. 659/1999*

Argomenti delle parti

70 Secondo le ricorrenti, sostenute dall'ADV, qualora l'apporto di capitale dovesse essere considerato un aiuto di Stato, esso dovrebbe, in ogni caso, essere qualificato come aiuto esistente, poiché, alla data di adozione della decisione di ampliamento dell'aeroporto di Lipsia-Halle nel corso del 2004, non esisteva un mercato, gli aeroporti regionali non esercitavano attività economica e non erano in concorrenza con altri aeroporti. Pertanto, la misura di cui trattasi sarebbe divenuta un aiuto solo a causa della successiva evoluzione del mercato aeroportuale. Il Tribunale avrebbe dunque commesso un errore di diritto respingendo il motivo dedotto a tale riguardo in via subordinata.

71 La Commissione ritiene che questo motivo sia manifestamente infondato. Da un lato, le condizioni del mercato avevano già subìto una modifica profonda all'epoca della concessione dell'apporto di capitale, ragion per cui quest'ultimo doveva essere considerato un nuovo aiuto. Dall'altro, gli articoli 1, lettera b), sub v), 17 e 18 del regolamento n. 659/1999 sarebbero applicabili solamente ai regimi di aiuti.

Giudizio della Corte

72 Occorre rilevare che, ai punti 191-193 della sentenza impugnata, il Tribunale, dopo aver esposto i motivi per i quali riteneva che l'apporto di capitale in questione fosse stato concesso in un momento in cui la Commissione aveva già fatto presente di considerare che un siffatto finanziamento avrebbe potuto costituire un aiuto di Stato, ha esposto quanto segue:

«191
Per quanto riguarda l'argomento dei ricorrenti secondo cui, per quanto riguarda gli aeroporti come quello di Leipzig-Halle, non esistevano mercati all'atto dell'adozione della decisione di pianificazione della pista sud, poiché tali aeroporti non esercitano attività economica e non sono tra loro in concorrenza, è sufficiente ricordare che, nell'ambito del primo motivo, è stato accertato che la FLH esercita un'attività economica e che è in concorrenza con altri aeroporti (...), e constatare che nessun elemento consente di considerare che tale non fosse il caso in occasione della concessione dell'apporto di capitale. Per quanto riguarda l'evoluzione evocata dalla Commissione negli orientamenti del 2005, questa è anteriore alla decisione di finanziare la pista sud [n]el 2004. Infatti, la Commissione fa riferimento, al punto 5 di tali orientamenti, ad un'evoluzione sviluppatasi in "questi ultimi anni". La Commissione evocava del resto tale evoluzione già nel 2001 nella decisione [del 13 marzo 2001], in particolare al punto 11.

192 Alla luce di quanto sopra, non può considerarsi che l'apporto di capitale non costituisse un aiuto al momento della sua concessione, ma che lo sia divenuto successivamente, in ragione dell'evoluzione del mercato comune.

193 Da tutto quanto sopra precede consegue che l'apporto di capitale non era un aiuto esistente ai sensi dell'art. 1, lett. b), sub v), del regolamento n. 659/1999».

73 Orbene, con il presente motivo, le ricorrenti non sostengono affatto che tale ragionamento sarebbe viziato da uno o più errori di diritto o da un travisamento dei fatti, ma si limitano a contestare, ripetendo in sostanza gli argomenti già illustrati in primo grado, le valutazioni di fatto compiute dal Tribunale al punto 191 della sentenza impugnata, sostenendo che non esisteva un mercato al momento dell'adozione della decisione di ampliamento dell'aeroporto Lipsia-Halle nel corso del 2004.

74 Ne consegue che le ricorrenti mirano in realtà, con tale argomentazione, ad ottenere un riesame del ricorso presentato dinanzi al Tribunale nonché della valutazione dei fatti operata da questo nella sentenza impugnata, il che esula dalla competenza della Corte nell'ambito di un'impugnazione (v. giurisprudenza citata al punto 51 della presente sentenza e sentenze del 4 luglio 2000, Bergaderm e Goupil/Commissione, C-352/98 P, Racc. pag. I-5291, punti 34 e 35, nonché del 30 settembre 2003, Eurocoton e a./Consiglio, C-76/01 P, Racc. pag. I-10091, punti 46 e 47).

75 Il terzo motivo dell'impugnazione deve, pertanto, essere respinto in quanto irricevibile.

*Sul quarto motivo, vertente sulla violazione della ripartizione delle competenze risultante dal Trattato CE*

Argomenti delle parti

76 Le ricorrenti, sostenute dall'ADV, fanno valere che il Tribunale, considerando al punto 203 della sentenza impugnata che la Commissione non aveva ecceduto le proprie competenze qualificando l'apporto di capitale come aiuto di Stato, ha commesso un errore di diritto. Esso avrebbe trascurato il fatto che la decisione relativa alla costruzione di infrastrutture di trasporto costituisce una decisione in materia di pianificazione territoriale, adottata sulla base di disposizioni di diritto pubblico dello Stato membro. Assoggettando il finanziamento di ampliamenti infrastrutturali alle norme in materia di aiuti di Stato, il Tribunale attribuirebbe alla Commissione competenze che restringerebbero le prerogative degli Stati membri in materia di pianificazione territoriale. Ciò risulterebbe inoltre contrario al principio di sussidiarietà.

77 Secondo la Commissione, il Tribunale ha correttamente dichiarato che l'articolo 88 CE l'autorizza, e addirittura la obbliga, a esaminare e a controllare gli aiuti di Stato e che l'esame della compatibilità degli aiuti con il mercato comune rientra nella sua esclusiva competenza. L'argomentazione delle ricorrenti è quindi, a suo avviso, priva di fondamento.

Giudizio della Corte

78 Dall'esame del primo motivo dell'impugnazione risulta che il Tribunale non ha commesso errori di diritto dichiarando che la Commissione aveva validamente ritenuto che l'apporto di capitale costituisse un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, CE. Il Tribunale non ha viziato la propria sentenza con un errore di diritto neppure quando, ai punti 203-205 della sentenza impugnata, ha enunciato quanto segue al fine di respingere il motivo dinanzi ad esso sollevato vertente su una violazione della ripartizione delle competenze risultante dal Trattato CE:

«203 Nella specie, per quanto riguarda (...) la censura secondo cui la Commissione avrebbe violato le competenze degli Stati membri, si deve rilevare che, come risulta dall'esame del primo motivo, la Commissione senza incorrere in errore ha considerato che l'apporto di capitale costituiva un aiuto di Stato ai sensi dell'art. 87, n. 1, CE. Di conseguenza, aveva il potere di valutarlo ai sensi dei nn. 2 e 3 del detto articolo (...). [Essa] non può pertanto aver violato le competenze degli Stati membri a tale riguardo.

204 Per quanto riguarda l'affermazione secondo la quale le politiche regionale ed economica, nelle quali rientra la pianificazione della pista sud, rientrerebbero esclusivamente nella competenza degli Stati membri, è giocoforza constatare che, quand'anche essa fosse risultata appurata, tale circostanza non può produrre la conseguenza di privare la Commissione del suo potere di controllo degli aiuti di Stato conferitole dagli artt. 87 CE e 88 CE, nell'ipotesi in cui i finanziamenti concessi nell'ambito delle dette politiche costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'art. 87, n. 1, CE.

205 Infine, per quanto riguarda il fatto che la Commissione non sarebbe in grado di assicurare un controllo migliore di quello esercitabile a livello nazionale, come richiesto dall'art. 5, n. 2, CE, è giocoforza constatare che tale argomento non è pertinente, poiché è dimostrato che la Commissione, in forza del Trattato CE, aveva il potere di controllare la misura di cui trattasi nella specie dal momento che si trattava di un aiuto di Stato».

79 Infatti, avendo dichiarato che la Commissione senza incorrere in errore aveva considerato che la misura di cui trattasi costituiva un aiuto di Stato, il Tribunale poteva legittimamente dedurne che la Commissione aveva esercitato su tale misura il controllo conferitole dall'articolo 88 CE e non aveva quindi ecceduto le proprie competenze né, di conseguenza, quelle attribuite all'Unione. Inoltre, dato che la valutazione della compatibilità di un aiuto con il mercato comune rientra nella sua competenza esclusiva, sotto il controllo del giudice dell'Unione (v. in particolare, in tal senso, sentenze del 16 dicembre 1992, Lornoy e a., C-17/91, Racc. pag. I-6523, punto 30, nonché del 23 marzo 2006, Enirisorse, C-237/04, Racc. pag. I-2843, punto 23), il Tribunale ha correttamente affermato che la Commissione non poteva aver leso il principio di sussidiarietà.

80 Ne consegue che il quarto motivo di impugnazione dev'essere respinto in quanto infondato.

*Sul quinto motivo, vertente sulla violazione dell'obbligo di motivazione delle sentenze*

Argomenti delle parti

81 Le ricorrenti, sostenute dall'ADV, lamentano che la sentenza impugnata è lacunosa, in quanto il Tribunale presume l'esercizio di un'attività economica facendo esclusivamente riferimento alla decisione controversa, senza esaminare gli argomenti dedotti dalle medesime in senso contrario né la realtà economica.

82 La Commissione osserva che il Tribunale ha esaminato in maniera circostanziata gli argomenti vertenti su una pretesa violazione dell'articolo 87, paragrafo 1, CE. Esso ha quindi, a suo parere, soddisfatto l'obbligo di motivazione delle sentenze.

Giudizio della Corte

83 Occorre ricordare che l'obbligo di motivazione delle sentenze discende dall'articolo 36 dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, applicabile al Tribunale in virtù dell'articolo 53, primo comma, del medesimo Statuto e dell'articolo 81 del regolamento di procedura del Tribunale. Secondo costante giurisprudenza, la motivazione di una sentenza deve far apparire in modo chiaro e non equivoco il ragionamento del Tribunale, in modo tale da consentire agli interessati di conoscere le ragioni della decisione adottata ed alla Corte di esercitare il proprio sindacato giurisdizionale (sentenza del 14 ottobre 2010, Deutsche Telekom/Commissione, C-280/08 P, Racc. pag. I-9555, punti 135 e 136).

84 Il Tribunale ha soddisfatto tale necessità esponendo in modo chiaro e non equivoco, ai punti 87-121 della sentenza impugnata, i motivi per cui ha respinto gli argomenti delle ricorrenti e dichiarato che la Commissione aveva legittimamente ritenuto che l'apporto di capitale costituisse un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, CE.

85 Poiché il quinto ed ultimo motivo dell'impugnazione non è, di conseguenza, fondato, occorre respingerlo e, pertanto, respingere l'impugnazione.

**Sulle spese**

86 A norma dell'articolo 138, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte, applicabile al giudizio di impugnazione in forza dell'articolo 184, paragrafo 1, del medesimo regolamento, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché la Commissione ne ha fatto domanda, le ricorrenti, rimaste soccombenti, sono condannate a sopportare le proprie spese nonché quelle sostenute dalla Commissione.

87 Ai sensi dell'articolo 184, paragrafo 4, del medesimo regolamento di procedura, l'ADV, interveniente che ha partecipato al procedimento dinanzi alla Corte, sopporterà le proprie spese.

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

**1) L'impugnazione è respinta.**

**2) La Mitteldeutsche Flughafen AG e la Flughafen Leipzig-Halle GmbH sopportano le proprie spese nonché quelle sostenute dalla Commissione europea.**

**3) L'Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) sopporta le proprie spese.**

Firme