SENTENZA DEL TRIBUNALE (Ottava Sezione)

25 giugno 2008 *

Nella causa T-268/06,

Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE, con sede in Atene (Grecia), rappresentata dall'avv. P. Anestis, dai sigg. T. Soames e G. Goeteyn, solicitors, dagli avv.ti S. Mavrogenis e M. Pinto de Lemos Fermiano Rato,

ricorrente,

contro

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dalla sig.ra E. Righini e dal sig. I. Chatzigiannis, in qualità di agenti,

convenuta,

avente ad oggetto una domanda di annullamento della decisione della Commissione 26 aprile 2006, C (2006) 1580 def., relativa al regime di aiuti di Stato C 39/2003 (già NN 119/2002), applicato dalla Repubblica ellenica a favore degli operatori di trasporto aereo in seguito ai danni da essi subiti dall'11 al 14 settembre 2001,

* Lingua processuale: il greco.

IL TRIBUNALE DI PRIMO GRADO
DELLE COMUNITÀ EUROPEE (Ottava Sezione),

composto dalla sig.ra E. Martins Ribeiro, presidente, dai sigg. S. Papasavvas (relatore) e A. Dittrich, giudici,

cancelliere: sig.ra C. Kantza, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 7 dicembre 2007,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Fatti

1 Con la sua comunicazione 10 ottobre 2001, COM (2001) 574 def., (in prosieguo: la «comunicazione 10 ottobre 2001»), la Commissione ha informato il Parlamento europeo e il Consiglio della propria valutazione relativa alle ripercussioni degli attentati dell'11 settembre 2001 negli Stati Uniti sull'industria dei trasporti aerei.

2 Per quanto riguarda l'applicazione delle regole che disciplinano gli aiuti di Stato, la Commissione ha ritenuto, nell'ambito della comunicazione 10 ottobre 2001, che l'Art. 87, n. 2, lett. b), CE consentisse di far fronte a talune difficoltà riscontrate dalle compagnie aeree in seguito agli eventi dell'11 settembre 2001. Secondo tale comunicazione, considerato il carattere eccezionale degli eventi in questione, le disposizioni di tale articolo potevano consentire, a talune condizioni, l'indennizzo dei costi sostenuti per la chiusura dello spazio aereo americano per quattro giorni (dall'11 al 14 settembre 2001) nonché, in secondo luogo, per l'aumento dei premi assicurativi (punti 28-41 della comunicazione 10 ottobre 2001).

3 Quanto alle condizioni cui dovrebbe essere subordinato qualsiasi indennizzo, la comunicazione 10 ottobre 2001 precisa che esso dev'essere versato in modo non discriminatorio, deve riguardare esclusivamente i costi generati fra l'11 e il 14 settembre 2001 e il relativo importo dev'essere calcolato in modo preciso e oggettivo, seguendo la metodologia specifica proposta dalla Commissione.

4 Con lettera 14 novembre 2001, indirizzata a tutti gli Stati membri, la Commissione ha fornito talune precisazioni supplementari relativamente al calcolo dell'importo dell'indennizzo da versarsi a ciascuna compagnia aerea.

5 A seguito di uno scambio epistolare intercorso tra il dicembre 2001 e luglio 2002, le autorità elleniche hanno comunicato alla Commissione, con lettera 24 settembre 2002, le modalità di calcolo dell'indennizzo della ricorrente, la Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE, per i danni da questa subiti a seguito degli eventi in parola. In tale lettera l'indennizzo in questione veniva così dettagliato:

— EUR 4 079 237 per il lucro cessante relativo al trasporto di passeggeri per l'intera rete della ricorrente, dei quali circa EUR 1 212 032 riguardanti la sua rete esterna all'Atlantico settentrionale;

— EUR 278 797 per il lucro cessante relativo al trasporto di merci;

— EUR 17 608 per spese di distruzione di merci deperibili;

— EUR 41 086 per spese di controllo di sicurezza supplementari per le merci;

— EUR 37 469 per spese di richiamo del volo OA 411 a destinazione New York (Stati Uniti) e per spese di annullamento del volo di ritorno (OA 412) ad Atene (Grecia) l'11 settembre 2001;

— EUR 13 550 per spese relative all'atterraggio e alla permanenza a Halifax (Canada), dall'11 al 15 settembre 2001, di un volo inizialmente previsto a destinazione Toronto (Canada);

— EUR 478 357 per spese di esecuzione di «ferry flights» (voli straordinari effettuati il 18, il 20 e il 26 settembre 2001 per il rimpatrio di passeggeri negli Stati Uniti e in Canada);

— EUR 146 735 per spese relative agli straordinari del personale, all'alloggio dei passeggeri e del personale di sicurezza supplementare;

— EUR 14 673 per spese relative alle misure urgenti di sicurezza supplementari.

6 Dall'importo totale di tali somme sono stati successivamente detratti EUR 278 797 per il carburante che sarebbe stato consumato se non fosse stato perturbato il programma dei voli. L'importo finale di EUR 4 827 586,21 era già stato erogato alla ricorrente nel luglio 2002 in base all'art. 45, n. 17, della legge n. 2992/2002 (FEK A' 54/20.3.2002) nonché al decreto ministeriale comune 27 maggio 2002 (FEK B' 682/31.5.2002).

7 Con lettera 27 maggio 2003 la Commissione ha informato la Repubblica ellenica della propria decisione di avviare il procedimento previsto dall'art. 88, n. 2, CE con riferimento alle misure di cui trattasi ed ha invitato le autorità elleniche a fornirle taluni documenti e talune precisazioni supplementari (in prosieguo: la «decisione di avvio del procedimento formale d'esame»). Essa ha inoltre invitato le parti interessate a presentare le loro osservazioni entro il termine di un mese a partire dalla data di pubblicazione della decisione di avvio del procedimento formale d'esame nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* (GU 2003, C 199, pag. 3).

8 Le autorità elleniche hanno sottoposto alla Commissione le loro osservazioni con lettera 20 novembre 2003. Secondo tale lettera il danno effettivo generato dall'annullamento di sette voli andata-ritorno programmati per il periodo dall'11 al 14 settembre 2001 a destinazione New York, Tel Aviv (Israele), Toronto via Montreal (Canada) e Boston (Stati Uniti) ammontava a EUR 1 921 203,20. Tale cifra non includerebbe le perdite registrate per l'annullamento di biglietti su altri voli, cui i voli annullati fungevano da coincidenza. Per quanto riguarda le spese del volo atterrato l'11 settembre a Halifax anziché a Toronto, le autorità elleniche le hanno valutate come pari ad EUR 38 056. Quanto alle spese connesse al richiamo del volo dell'11 settembre 2001 a destinazione New York, le autorità elleniche le hanno rivalutate come pari ad EUR 3 421. Circa l'annullamento di tre voli andata-ritorno a destinazione New York e Toronto via Montreal il 15 e il 16 settembre 2001, le autorità elleniche hanno sottolineato che i danni cagionati erano direttamente connessi alla chiusura dello spazio aereo dall'11 al 14 settembre ed ammontavano ad EUR 977 257. Per quanto concerne i «ferry flights», le autorità elleniche hanno precisato che si trattava di un volo a destinazione New York effettuato il 18 settembre 2001 e di due voli a destinazione Toronto, via Montreal, effettuati il 20 e il 26 settembre 2001. Il danno procurato dal carattere eccezionale dei voli stessi, che avrebbe comportato l'assenza di passeggeri per i voli di ritorno ad Atene, sarebbe stato pari ad EUR 487 312,17. Secondo le autorità elleniche, tale danno dovrebbe essere considerato direttamente connesso agli eventi dell'11 settembre 2001.

9 Di conseguenza il Ministero greco dei Trasporti e delle Telecomunicazioni ha chiesto alla Commissione di approvare un importo di EUR 3 770 717,70, nonché gli importi menzionati ai trattini 2-9 del precedente punto 5, a titolo di indennizzo per i danni direttamente connessi agli attentati dell'11 settembre 2001. Quanto a questi ultimi, le autorità elleniche hanno annunciato l'imminente produzione di documenti giustificativi.

10 Con lettera 15 marzo 2004 la Commissione ha ricordato alle autorità elleniche che non avevano ancora fornito le informazioni supplementari annunciate nella loro lettera 20 novembre 2003, concedendo loro, a tal fine, un termine di due settimane.

11 Le autorità elleniche non hanno ottemperato a tale richiesta.

Decisione impugnata

12 Con la sua decisione 26 aprile 2006, C (2006) 1580 def., relativa al regime di aiuti di Stato C 39/2003 (già NN 119/2002), applicato dalla Repubblica ellenica in favore degli operatori di trasporto aereo in seguito ai danni da essi subiti dall'11 al 14 settembre 2001 (in prosieguo: la «decisione impugnata»), la Commissione ha concluso il procedimento formale d'esame decidendo, segnatamente, che l'aiuto di Stato posto in essere dalla Repubblica ellenica a favore della ricorrente era compatibile con il mercato comune con riferimento all'indennizzo versato per il periodo dall'11 al 14 settembre 2001, per un importo massimo pari a EUR 1 962 680. Tale importo corrisponde ad EUR 1 921 203 per l'annullamento di sette voli andata-ritorno a destinazione New York, Tel Aviv, Toronto via Montreal e Boston, ad EUR 38 056 per l'atterraggio e la permanenza ad Halifax del volo inizialmente previsto a destinazione Toronto e ad EUR 3 421 per il richiamo del volo dell'11 settembre 2001 a destinazione New York (punti 49 e 50 della decisione impugnata).

13 Per quanto riguarda, invece, le spese connesse all'annullamento dei tre voli andata-ritorno, di cui uno a destinazione New York il 15 settembre 2001 e due a destinazione Toronto via Montreal il 15 e il 16 settembre 2001, pari ad EUR 977 257, nonché le spese riguardanti i «ferry flights», pari ad EUR 487 312, la Commissione osserva che esse erano riconducibili a semplici ripercussioni indirette degli attentati dell'11 settembre 2001, percepite in numerosi settori dell'economia mondiale (punto 58 della decisione impugnata).

14 Per quanto riguarda, più specificamente, il volo del 15 settembre 2001 a destinazione New York, i punti 53-55 della decisione impugnata così recitano:

«53) La Commissione osserva (…) che la situazione dopo il 14 settembre non era più caratterizzata da una perturbazione del traffico, bensì da un più limitato esercizio delle linee aeree da parte delle compagnie interessate.

54) Ciò vale per le misure presentate dalla [Repubblica ellenica] a favore [della ricorrente] e che riguardano in primo luogo tre voli transatlantici andata-ritorno che non sono stati effettuati il 15 e il 16 settembre, tra cui uno a destinazione Stati Uniti e due a destinazione Canada, che rappresentano per [la ricorrente] un danno pari a 333 000 000 dracme greche (GRD), vale a dire circa EUR 977 257.

55) Infatti, per quanto riguarda innanzitutto l'assenza di bande orarie a New York, la [Repubblica ellenica] conferma che l'aeroporto JFK era stato effettivamente riaperto il 14 settembre alle ore 23, ora di Atene, e [che] solo la domanda elevata di bande orarie non ha consentito alla [ricorrente] di prenotarne una. La Commissione non ha ricevuto altre informazioni in merito alle ragioni del mancato ottenimento di bande orarie, laddove altre compagnie aeree hanno avuto modo di ottenerne. In ogni caso non sussisteva più una generalizzata impossibilità di volare verso gli Stati Uniti».

15 Quanto all'annullamento dei due voli a destinazione Toronto via Montreal, esso sarebbe dipeso dalla scelta della ricorrente, nel senso che o quest'ultima non aveva a disposizione altre aeronavi e ha scelto di garantire altri voli programmati, o la ricorrente stessa non ha potuto compiere in tempo utile le operazioni relative alle verifiche tecniche e alla prenotazione di bande orarie (punto 56 della decisione impugnata).

16 Per quanto riguarda i «ferry flights», la Commissione sottolinea come la loro attuazione derivi dalla scelta della ricorrente, che era tenuta a chiedere un indennizzo da parte dei governi degli Stati Uniti e del Canada, posto che tali voli sarebbero stati effettuati su loro richiesta (punto 57 della decisione impugnata).

17 Di conseguenza le spese in questione non sono state considerate risarcibili ai sensi dell'art. 87, n. 2, lett. b), CE.

18 La Commissione ha pertanto ritenuto che ogni importo versato alla ricorrente oltre la somma di EUR 1 962 680 rappresentasse un aiuto incompatibile con il mercato comune (art. 2 della decisione impugnata) e ha ingiunto alla Repubblica ellenica di procedere al recupero dello stesso (art. 4 della decisione impugnata).

Procedimento e conclusioni delle parti

19 Con atto depositato presso la cancelleria del Tribunale il 22 settembre 2006, la ricorrente ha proposto il presente ricorso.

20 Poiché la composizione delle sezioni del Tribunale è stata modificata, il giudice relatore è stato assegnato all'Ottava Sezione, alla quale, di conseguenza, è stata attribuita la presente causa.

21 La ricorrente chiede che il Tribunale voglia:

— annullare l'art. 1 della decisione impugnata, laddove stabilisce che l'importo massimo dell'indennizzo compatibile con il mercato comune per il periodo dall'11 al 14 settembre 2001 è pari a EUR 1 962 680;

— annullare gli artt. 2 e 4 della decisione impugnata;

— condannare la Commissione alle spese.

22 La Commissione conclude che il Tribunale voglia:

— respingere il ricorso;

— condannare la ricorrente alle spese.

In diritto

23 A sostegno del proprio ricorso la ricorrente solleva due motivi, basati, il primo, sulla violazione dell'art. 87, n. 2, lett. b), CE e, il secondo, sull'insufficienza della motivazione. Il primo motivo si articola, in sostanza, in due parti, la prima basata su un errore manifesto nella valutazione dei danni riguardanti la rete dell'Atlantico setten-

trionale della ricorrente e, la seconda, su un errore manifesto nella valutazione dei danni riguardanti il resto della sua rete.

1. *Sul primo motivo, basato sulla violazione dell'art. 87, n. 2, lett. b), CE*

Argomenti della ricorrente

24 Secondo la ricorrente, la Commissione ha valutato in maniera manifestamente erronea le circostanze della fattispecie e ha così violato l'art. 87, n. 2, lett. b), CE, ritenendo che i danni subiti in ragione, in primo luogo, dell'annullamento dei tre voli andata-ritorno a destinazione New York e Toronto via Montreal nonché, in secondo luogo, in ragione dell'attuazione dei «ferry flights» non presentassero alcun nesso diretto di causalità con gli attentati dell'11 settembre 2001, che hanno provocato la chiusura della spazio aereo degli Stati Uniti e del Canada. Per di più, non tenendo conto delle perdite conseguenti agli attentati dell'11 settembre 2001 per quanto riguarda il resto della sua rete, la Commissione sarebbe incorsa in un errore di valutazione del danno sorto tra l'11 e il 15 settembre 2001.

25 La ricorrente ritiene che il fatto che la comunicazione 10 ottobre 2001 escluda dall'ambito di applicazione dell'art. 87, n. 2, lett. b), CE qualsiasi danno sorto dopo il 14 settembre 2001 non possa definire la natura del nesso diretto di causalità richiesto da tale disposizione, né possa, di conseguenza, dispensare la Commissione dal proprio obbligo di esaminare le circostanze della fattispecie alla luce dell'articolo citato. La Commissione sarebbe infatti vincolata dagli orientamenti e dalle comunicazioni da essa emanate in materia di controllo degli aiuti di Stato, laddove queste non si discostino dalle norme del Trattato e laddove siano accettate dagli Stati membri. In ogni caso, la comunicazione 10 ottobre 2001 dovrebbe essere interpretata nel senso che essa non verte solamente sui danni generati nel corso della chiusura dello spazio aereo, bensì, del pari, su quelli che presentano un nesso diretto di causalità con la chiusura dello stesso. Qualsiasi altra interpretazione si porrebbe in contrasto con l'art. 87, n. 2, lett. b), CE.

26 L'approccio della Commissione non potrebbe essere giustificato neppure dal riferimento ad altre decisioni, nell'ambito delle quali essa ha adottato un analogo punto di vista. Inoltre, poiché i danni subiti dalla ricorrente dopo il 14 settembre 2001 derivano direttamente dagli attentati dell'11 settembre 2001, essa si troverebbe in una situazione diversa rispetto ad altre compagnie aeree, rispetto alle quali tale circostanza non era stata dimostrata. Infine la ricorrente sottolinea che le autorità elleniche hanno chiesto, nella lettera 24 settembre 2002 (v. supra, punto 5), l'autorizzazione a versare taluni importi allo scopo di indennizzare altresì i danni sorti dopo il 14 settembre 2001, in base all'art. 87, n. 2, lett. b), CE. La Repubblica ellenica non avrebbe pertanto mai accettato l'approccio restrittivo proposto dalla Commissione nella comunicazione 10 ottobre 2001, il che sarebbe peraltro dimostrato dalla legge n. 2992/2002, la quale prevedrebbe un più ampio ambito risarcitorio.

27 Si dovrebbe inoltre prendere atto del fatto che la chiusura della spazio aereo ha rappresentato la conseguenza degli attentati dell'11 settembre 2001, essendo questi ultimi eventi eccezionali ai sensi dell'art. 87, n. 2, lett. b), CE.

28 La ricorrente contesta la tesi della Commissione secondo cui quest'ultima avrebbe effettuato un'analisi dell'aiuto non solo sulla base della comunicazione 10 ottobre 2001, bensì anche con riferimento all'art. 87, n. 2, lett. b), CE. Al contrario, la decisione impugnata sarebbe caratterizzata da un'applicazione automatica del criterio secondo cui qualsiasi danno sorto dopo il 14 settembre 2001 non presenterebbe alcun nesso di causalità con gli attentati dell'11 settembre 2001, che hanno provocato la chiusura dello spazio aereo. Orbene, tutti i danni per i quali la ricorrente ha ricevuto un indennizzo presenterebbero un nesso diretto di causalità, ai sensi dell'Art. 87, n. 2, lett. b), CE, con gli attentati dell'11 settembre 2001.

Sui danni riguardanti la rete dell'Atlantico settentrionale della ricorrente

29 Per quanto riguarda l'annullamento del volo andata-ritorno a destinazione New York, inizialmente previsto il 15 settembre 2001, la ricorrente sottolinea che, nonostante le sue richieste, l'aeroporto internazionale John F. Kennedy (JFK) non le ha concesso alcuna banda oraria per tale giorno, bensì esclusivamente per il 16

settembre, come risulterebbe dimostrato da un telex della Federal Aviation Authority (autorità federale dell'aviazione civile americana) del 14 settembre 2001. L'indisponibilità di bande orarie sarebbe stata dovuta esclusivamente alla richiesta eccezionalmente elevata delle compagnie aeree immediatamente dopo la graduale riapertura dello spazio aereo, e ciò a causa della perturbazione derivante dalla chiusura dello stesso per quattro giorni. Di conseguenza, l'aeroporto JFK non sarebbe stato in grado di soddisfare tutte le richieste di bande orarie, circostanza che sarebbe assimilabile alla chiusura dello spazio aereo per la ricorrente. Il fatto che il telex citato non sia stato prodotto dalle autorità elleniche nel corso del procedimento amministrativo non sarebbe determinante, considerato che la Commissione ha basato la propria valutazione sull'assenza di un nesso di causalità tra gli attentati dell'11 settembre 2001 e l'annullamento del volo andata-ritorno a destinazione New York inizialmente previsto il 15 settembre 2001, in applicazione della comunicazione 10 ottobre 2001.

30 Per quanto riguarda l'annullamento dei due voli andata-ritorno a destinazione Toronto via Montreal il 15 e il 16 settembre 2001, la ricorrente osserva come le autorità canadesi avrebbero obbligato l'aeromobile che garantiva tale collegamento l'11 settembre 2001 a atterrare lo stesso giorno a Halifax e a rimanervi fino al 15 settembre 2001 incluso. Tale aeromobile avrebbe potuto far ritorno ad Atene solamente il 16 settembre 2001 alle ore cinque e trenta. Orbene, gli altri tre Airbus A 340/400 della ricorrente, unici velivoli in grado di effettuare voli transatlantici, avrebbero servito altre destinazioni, il che l'avrebbe costretta ad annullare il volo del 15 settembre 2001 a destinazione Toronto via Montreal. Per la stessa ragione la ricorrente sarebbe stata obbligata ad annullare il volo del 16 settembre 2001, ugualmente a destinazione Toronto via Montreal. Infatti, essendo l'aeromobile immobilizzato fino al 15 settembre 2001 a Halifax, si sarebbe rivelato impossibile, al fine di garantire il volo stesso, effettuare l'ispezione tecnica principale, preparare l'aeromobile, avvertire i passeggeri e prenotare bande orarie presso gli aeroporti di Montreal e di Toronto, in considerazione, segnatamente, del fatto che le autorità canadesi non avrebbero comunicato anticipatamente l'orario esatto nel quale l'aeromobile era autorizzato a decollare il 15 settembre 2001.

31 In simili circostanze, la tesi della Commissione secondo cui l'annullamento dei due voli in questione rappresentava una scelta della ricorrente sarebbe manifestamente erronea. Detti annullamenti rappresenterebbero, al contrario, la conseguenza diretta degli attentati dell'11 settembre 2001, che hanno dato luogo alla chiusura dello spazio aereo e che sarebbero pertanto indipendenti dalla sua volontà. L'insufficienza di aeromobili fatta valere dalla Commissione non si porrebbe all'origine dell'annullamento dei voli di cui trattasi, ma sarebbe una conseguenza degli attentati dell'11 settembre 2001. Pertanto, i relativi danni dovrebbero essere considerati indennizzabili ai sensi

dell'art. 87, n. 2, lett. b), CE, indipendentemente dal fatto che essi sono sorti il 15 e il 16 settembre 2001.

32 La ricorrente osserva del pari che l'aeromobile che avrebbe dovuto effettuare il volo a destinazione New York il 15 settembre 2001 non è stato utilizzato per garantire i voli a destinazione Canada in quanto è stato utilizzato per il volo del 16 settembre 2001 a destinazione New York. Inoltre, le autorità canadesi le avrebbero fornito la possibilità di effettuare voli verso il Canada solo a partire dal 16 settembre 2001. Infine, secondo la ricorrente, i voli a destinazione sud est asiatico e Australia sono effettuati da un unico aeromobile, che fa scalo in Asia e continua verso l'Australia, sua destinazione finale. Di conseguenza, le cinque destinazioni (Africa, sud est asiatico, Australia, Stati Uniti e Canada) potrebbero essere servite da quattro aeromobili.

33 Per quanto riguarda i «ferry flights» a destinazione New York (il 18 settembre 2001) e Toronto via Montreal (il 20 e il 26 settembre 2001), la ricorrente rileva come lo svolgimento di tali voli è del pari direttamente connesso agli attentati dell'11 settembre 2001 e non deriva dalle pressioni esercitate dai governi degli Stati Uniti e del Canada ai fini del rimpatrio dei loro cittadini. Infatti, la lunghezza delle liste d'attesa per i voli regolari, a causa degli attentati dell'11 settembre 2001, avrebbe impedito a tali passeggeri di effettuare una prenotazione su questi ultimi voli, cosicché la ricorrente sarebbe stata costretta a porre in essere i «ferry flights».

Sui danni riguardanti il resto della rete della ricorrente

34 La ricorrente sottolinea che la Commissione, pur avendo ritenuto che il pagamento di EUR 1 921 203 per l'annullamento dei sette voli andata-ritorno a destinazione New York, Tel Aviv, Toronto via Montreal e Boston rappresentasse un aiuto compatibile con il mercato comune (v. supra, punto 12), essa non ha tuttavia approvato l'indennizzo dei danni riguardanti il resto della propria rete per il periodo dall'11 al 15 settembre 2001. Orbene, tali danni ammonterebbero a EUR 1 212 032 circa.

35 La ricorrente rammenta in proposito che, alla luce delle considerazioni ora svolte, i danni derivanti dalle perturbazioni del suo programma di voli del 15 settembre 2001 devono essere considerati risarcibili ai sensi dell'art. 87, n. 2, lett. b), CE. Tale approccio risulterebbe avvalorato dalla comunicazione 10 ottobre 2001, nonché dalla lettera 14 novembre 2001 (v. supra, punto 4). La ricorrente sottolinea come le perdite relative al resto della propria rete ammontano alla metà del danno subito nella rete dell'Atlantico settentrionale e di Israele. Esse non potrebbero pertanto essere ignorate sulla semplice base dell'interpretazione arbitrariamente restrittiva della nozione di nesso di causalità, come quella operata nella comunicazione 10 ottobre 2001. In ogni caso, la Commissione avrebbe dovuto approvare gli importi versati a titolo di indennizzo per i danni riguardanti il resto della propria rete per il periodo dall'11 al 14 settembre 2001.

36 Per quanto riguarda gli elementi indicati dalle autorità elleniche nel corso del procedimento formale d'esame, la ricorrente osserva che non poteva essere a conoscenza del contenuto esatto della lettera 20 novembre 2003, e segnatamente del fatto che le autorità elleniche fornivano informazioni supplementari che non riguardavano tutti i danni subiti in ragione degli eventi dell'11 settembre 2001. Inoltre, il regime di aiuti di cui trattasi sarebbe stato posto in essere dalle autorità elleniche sulla base delle informazioni che le erano state fornite dalla ricorrente. Essa non avrebbe potuto neppure aspettarsi che l'analisi operata dalla Commissione fosse esclusivamente basata su taluni elementi frammentari contenuti nella lettera 20 novembre 2003. La ricorrente rileva altresì che le informazioni annunciate dalle autorità elleniche nella lettera 20 novembre 2003 riguardavano gli importi indicati al punto 17.2 della decisione di avvio del procedimento formale d'esame (richiamati supra al punto 5, trattini 2-9) e non i danni riguardanti il resto della rete della ricorrente, cui la Commissione faceva riferimento al punto 17.1 della decisione citata. Peraltro, la lettera 20 novembre 2003 specificherebbe chiaramente di non riguardare le perdite relative agli annullamenti di biglietti di altri voli, cui i voli annullati fungevano da coincidenza. Per calcolare l'importo di tali perdite sarebbe sufficiente detrarre l'importo cui si fa riferimento nella lettera 20 novembre 2003 da quello indicato nella lettera 24 settembre 2002. In ogni caso, le informazioni fornite dalle autorità elleniche riguarderebbero un importo maggiore rispetto a quello dichiarato compatibile con il mercato comune nella decisione impugnata.

37 Inoltre, la ricorrente ritiene che il fascicolo della Commissione contenesse informazioni appropriate con riferimento a tutti gli importi costitutivi del danno subito in ragione degli attentati dell'11 settembre 2001, come riportati nella lettera

24 settembre 2002. La ricorrente chiede quindi al Tribunale di valutare l'esaustività degli elementi forniti dalle autorità elleniche alla Commissione nel corso del procedimento amministrativo alla luce dei documenti contenuti nel fascicolo della presente causa.

38 La valutazione effettuata dalla Commissione in merito ai danni riguardanti il resto della rete della ricorrente sarebbe perciò manifestamente erronea e violerebbe l'art. 87, n. 2, lett. b), CE.

Argomenti della Commissione

39 La Commissione contesta la fondatezza degli argomenti della ricorrente. Essa rileva che, secondo la giurisprudenza, gli orientamenti in materia di aiuti di Stato sono per lei vincolanti, come lo sono per gli Stati membri che li hanno accettati. Le autorità elleniche avrebbero ripetutamente affermato, nel corso del procedimento amministrativo, che esse avrebbero esaminato le domande d'indennizzo presentate dalle compagnie aeree nel quadro degli orientamenti e della comunicazione 10 ottobre 2001.

40 Inoltre la Commissione osserva che, contrariamente a quanto sostenuto dalla ricorrente, essa ha svolto un'analisi dell'aiuto erogato alla ricorrente non solo sulla base della comunicazione 10 ottobre 2001, bensì anche con riferimento all'art. 87, n. 2, lett. b), CE, come risulterebbe dal punto 59 della decisione impugnata. A tal fine, la Commissione avrebbe tenuto conto di tutti gli elementi che le sono stati sottoposti nel corso del procedimento amministrativo.

41 La Commissione respinge l'interpretazione della comunicazione 10 ottobre 2001 proposta dalla ricorrente, secondo cui anche i danni sorti dopo il 14 settembre 2001 potrebbero rientrare nell'ambito d'applicazione dell'art. 87, n. 2, lett. b), CE. Infatti, il tenore letterale della comunicazione 10 ottobre 2001 escluderebbe tale ipotesi. Quanto all'individuazione dell'evento eccezionale nella fattispecie, la Commissione

sottolinea che tale evento è rappresentato dagli attentati dell'11 settembre 2001 e non dalla chiusura dello spazio aereo, che ne costituirebbe la conseguenza.

42 La Commissione rileva che né le autorità elleniche né la ricorrente hanno prodotto, nel corso del procedimento amministrativo, elementi atti a dimostrare che i danni sorti dopo il 14 settembre 2001 presentassero un nesso di causalità con gli attentati dell'11 settembre 2001.

43 Infine, la Commissione contesta la tesi secondo cui la ricorrente si trovava in una situazione diversa da quella di altre compagnie aeree che non si sono viste riconoscere aiuti relativamente ai danni sorti dopo il 14 settembre 2001.

Sui danni riguardanti la rete dell'Atlantico settentrionale della ricorrente

44 Per quanto riguarda l'annullamento del volo andata-ritorno del 15 settembre 2001 a destinazione New York, la Commissione sottolinea che, contrariamente a quanto annunciato dalle autorità elleniche nella lettera 20 novembre 2003, esse non hanno fornito, nel corso del procedimento amministrativo, alcun elemento probatorio atto a dimostrare l'impossibilità di prenotare una banda oraria all'aeroporto JFK. Di conseguenza, la Commissione ribadisce la valutazione svolta al punto 55 della decisione impugnata. Il telex della Federal Aviation Authority (v. supra, punto 29) sarebbe stato prodotto per la prima volta dinanzi al Tribunale e comunque non farebbe riferimento al 15 settembre 2001, né consentirebbe di spiegare perché la ricorrente non è riuscita a prenotare una banda oraria, mentre altre compagnie aeree vi sono riuscite.

45 Quanto all'annullamento dei voli andata-ritorno del 15 e del 16 settembre 2001 a destinazione Toronto via Montreal, la Commissione rileva che l'insufficienza di aeromobili è un problema quotidiano riguardante le compagnie aeree e non potrebbe quindi essere considerato come un evento eccezionale ai sensi dell'art. 87, n. 2, lett. b), CE. La Commissione non sarebbe in possesso di elementi atti a dimostrare il nesso

di causalità richiesto con gli eventi dell'11 settembre 2001. In ogni caso, la tesi della ricorrente sarebbe contraddittoria laddove quest'ultima spiega di aver annullato un volo a destinazione New York l'11 settembre 2001, senza tuttavia utilizzare l'aeromobile che avrebbe effettuato il volo stesso allo scopo di garantire il volo a destinazione Canada. La Commissione si chiede, inoltre, come fosse possibile per la ricorrente garantire in tale periodo voli regolari verso l'Africa, il sud est asiatico, l'Australia, il Canada e l'America, posto che essa disponeva solamente di quattro aeromobili.

46 Per quanto concerne i «ferry flights», la Commissione sostiene che la loro attuazione ha rappresentato una scelta commerciale operata dalla ricorrente a seguito di richieste formulate dai governi degli Stati Uniti e del Canada. Orbene, simili circostanze non potrebbero essere assimilate ad un evento eccezionale ai sensi dell'art. 87, n. 2, lett. b), CE, il quale, rappresentando una disposizione che introduce deroghe al divieto di concessione degli aiuti di Stato, dev'essere oggetto di interpretazione restrittiva. Del resto, le autorità elleniche non avrebbero fornito elementi atti a dimostrare un nesso di causalità tra gli attentati dell'11 settembre 2001 e l'attuazione dei voli di cui trattasi.

Sui danni riguardanti il resto della rete della ricorrente

47 La Commissione rileva di aver prodotto dinanzi al Tribunale l'intera corrispondenza intercorsa con le autorità elleniche, nonché tutti gli elementi di cui essa disponeva al momento dell'adozione della decisione impugnata. Essa sottolinea che, nel corso del procedimento amministrativo, le autorità elleniche non hanno fornito informazioni relative a danni riguardanti la rete della ricorrente, se non quelle relative ai voli in provenienza degli Stati Uniti o Canada. Infatti, le informazioni fornite nella lettera 24 settembre 2002 a tal proposito sarebbero insufficienti, mentre le autorità elleniche avrebbero annunciato la produzione di documenti a ciò relativi nella lettera 20 novembre 2003 (v. supra, punto 9), senza tuttavia darvi alcun seguito. Oltretutto, la Commissione rammenta come la ricorrente avesse il diritto di intervenire nel corso del procedimento formale d'esame formulando osservazioni, in qualità di parte interessata che vi era stata invitata nell'ambito della decisione di avvio del procedimento formale d'esame (v. supra, punto 7). Posto che la ricorrente non avrebbe neppure formulato osservazioni nel corso del procedimento formale d'esame, la Commissione non poteva far altro che adottare la decisione impugnata in base alle informazioni di cui disponeva.

48 Ne discende, a parere della Commissione, che il primo motivo dev'essere integralmente respinto.

Giudizio del Tribunale

49 Occorre innanzitutto osservare che è pacifico il carattere eccezionale degli eventi dell'11 settembre 2001 ai sensi dell'art. 87, n. 2, lett. b), CE (v. supra, punto 2). Risulta inoltre dal punto 35 della comunicazione 10 ottobre 2001, secondo cui «i costi direttamente legati alla chiusura dello spazio aereo americano dall'11 al 14 settembre 2001 poss[o]no essere considerati una conseguenza diretta degli eventi dell'11 settembre 2001», nonché dal punto 51 della decisione impugnata, nel quale si ricorda «il carattere di "evento eccezionale" della chiusura dello spazio aereo degli Stati Uniti dall'11 al 14 settembre 2001 », che sono qualificati come eventi eccezionali non solo gli attentati, ma altresì la chiusura dello spazio aereo. Di conseguenza, le questioni sollevate nell'ambito della presente controversia richiedono esclusivamente la verifica dell'esistenza di un nesso diretto di causalità tra tali eventi e i danni specifici invocati dalla ricorrente.

50 In secondo luogo, per quanto concerne la portata della comunicazione 10 ottobre 2001, si deve ricordare che secondo una giurisprudenza consolidata, la Commissione è vincolata dalle discipline e dalle comunicazioni da essa emanate in materia di controllo degli aiuti di Stato, nei limiti in cui non derogano a norme del Trattato e sono accettate dagli Stati membri (v. sentenza della Corte 26 settembre 2002, causa C-351/98, Spagna/Commissione, Racc. pag. I-8031, punto 53, e giurisprudenza ivi citata). Tali comunicazioni e discipline vincolano, in primo luogo, la Commissione stessa (sentenza della Corte 13 febbraio 2003, causa C-409/00, Spagna/Commissione, Racc. pag. I-1487, punto 69).

51 Si deve per di più sottolineare che il n. 2 dell'art. 87 CE riguarda taluni aiuti che sono, di diritto, compatibili con il mercato comune, purché rispondano a taluni criteri oggettivi. Ne discende che la Commissione è tenuta a dichiarare tali aiuti compatibili con il mercato comune laddove detti criteri risultino soddisfatti, senza disporre

di alcun potere discrezionale in proposito (v., in tal senso, sentenza della Corte 17 settembre 1980, 730/79, Philip Morris/Commissione, Racc. pag. 2671, punto 17).

52 Inoltre, trattandosi di una deroga al principio generale dell'incompatibilità degli aiuti di Stato con il mercato comune, sancito dall'art. 87, n. 1, CE, l'art. 87, n. 2, lett. b), CE deve formare oggetto di un'interpretazione restrittiva. Di conseguenza possono essere compensati, ai sensi di tale disposizione, solo gli svantaggi economici causati direttamente da calamità naturali o da altri eventi eccezionali. Deve quindi esistere un legame diretto tra i danni causati dall'evento eccezionale e l'aiuto di Stato ed è necessaria una valutazione il più possibile precisa dei danni subiti (v. sentenza della Corte 23 febbraio 2006, cause riunite C-346/03 e C-529/03, Atzeni e a., Racc. pag. I-1875, punto 79, e giurisprudenza ivi citata).

53 Ne risulta che, nel caso in cui una misura d'aiuto soddisfi le condizioni elencate al punto precedente, essa deve essere dichiarata compatibile con il mercato comune, anche se la Commissione ha adottato una posizione differente nell'ambito di una precedente comunicazione riguardante la misura di cui trattasi. Pertanto, anche se ai sensi della comunicazione 10 ottobre 2001 ogni indennizzo versato in base all'art. 87, n. 2, lett. b), CE deve riguardare esclusivamente i costi generati dall'11 al 14 settembre 2001, un aiuto inteso ad indennizzare un danno sorto dopo il 14 settembre 2001, ma che presenta un nesso diretto di causalità con l'evento eccezionale e che è stato valutato con precisione deve essere dichiarato compatibile con il mercato comune. In ogni caso, la Commissione non ha ritenuto che gli importi relativi a danni sorti dopo il 14 settembre 2001 non fossero risarcibili ai sensi dell'art. 87, n. 2, lett. b), CE sulla sola base del fatto che essi erano sorti dopo la data indicata, ma ha anche esaminato l'esistenza di un nesso di causalità tra gli eventi di cui trattasi e i danni stessi (v. supra, punto 60).

54 Di conseguenza, si deve fin d'ora respingere la tesi della Commissione, secondo cui la Repubblica ellenica avrebbe espressamente accettato il principio sancito al punto 35 della comunicazione 10 ottobre 2001, secondo cui ogni compensazione versata ai sensi dell'art. 87, n. 2, lett. b), CE deve riguardare esclusivamente i costi generati dall'11 al 14 settembre 2001. Infatti, se è vero che le autorità elleniche hanno dichiarato nella lettera 24 settembre 2002 che l'indennizzo versato si limitava al risarcimento del danno subito nel corso dei primi giorni successivi agli attentati, esse hanno tuttavia chiesto l'autorizzazione a versare talune somme ai fini dell'indennizzo dei danni sorti fino al 26 settembre 2001 (v. supra, punto 8). Risulta quindi evidente che

le citate autorità ritenevano che la nozione di «primi giorni successivi agli attentati» comprendesse anche il periodo fino alla data indicata.

55 Infine, secondo la giurisprudenza, la legittimità di una decisione in materia di aiuti di Stato deve essere valutata alla luce delle informazioni di cui poteva disporre la Commissione quando l'ha adottata. Nessuno può quindi valersi dinanzi al giudice comunitario di elementi di fatto che non sono stati dedotti durante il procedimento precontenzioso previsto dall'art. 88 CE (v. sentenze del Tribunale 14 gennaio 2004, causa T-109/01, Fleuren Compost/Commissione, Racc. pag. II-127, punto 51, e giurisprudenza ivi citata, e 14 dicembre 2005, causa T-200/04, Regione autonoma della Sardegna/Commissione, non pubblicata nella Raccolta, punto 53).

56 Proprio alla luce di tali considerazioni devono essere esaminati i motivi dedotti a sostegno del presente ricorso.

Sui danni riguardanti la rete dell'Atlantico settentrionale della ricorrente

— Sul volo andata-ritorno a destinazione New York inizialmente previsto il 15 settembre 2001

57 Al punto 55 della decisione impugnata, la Commissione fa valere l'assenza di comunicazione, da parte delle autorità elleniche o della ricorrente, di informazioni riguardanti la ragione del mancato ottenimento di bande orarie all'aeroporto JFK il 15 settembre 2001, nonché l'assenza di prove quanto alle ragioni del diniego di tale aeroporto di concedere alla ricorrente una banda oraria per la data indicata.

58 Da parte loro, le autorità elleniche hanno precisato, al punto I.3 della loro lettera 24 settembre 2002, che il volo del 15 settembre 2001 a destinazione New York era

stato annullato per l'assenza di informazioni relative alle possibilità di atterraggio delle compagnie straniere all'aeroporto JFK.

59 Al punto 41, lett. a), della decisione di avvio del procedimento formale d'esame, la Commissione ha chiesto alle autorità elleniche di fornire tutti i documenti e tutte le informazioni supplementari in merito alle modalità con le quali le autorità americane avevano vietato i voli alle compagnie aeree elleniche a partire dal 15 settembre 2001. In risposta a ciò, le autorità elleniche hanno spiegato, nella loro lettera 20 novembre 2003, che il volo del 15 settembre 2001 a destinazione New York era stato annullato a causa della mancanza di bande orarie. Tale assenza di bande orarie, cagionata da una richiesta eccezionalmente elevata nei giorni successivi alla riapertura dello spazio aereo, sarebbe stata una conseguenza diretta dell'interruzione dei voli nei quattro giorni precedenti. Per quanto riguarda la prova del diniego di una banda oraria ad opera dell'aeroporto JFK, le autorità elleniche hanno sostenuto di aver chiesto alla ricorrente gli elementi necessari, allo scopo di comunicarli alla Commissione.

60 Contrariamente a quanto sostenuto dalla ricorrente, la Commissione non ha ritenuto che gli importi corrispondenti all'annullamento del volo in questione non fossero risarcibili ai sensi dell'art. 87, n. 2, lett. b), CE, per la sola ragione che questo era stato effettuato dopo il 14 settembre 2001. Al contrario, come rilevato al punto precedente, nella decisione di avvio del procedimento formale d'esame la Commissione ha chiesto alle autorità elleniche di fornirle tutti gli elementi relativi alle modalità con le quali le autorità americane avevano vietato i voli alle compagnie aeree elleniche a partire dal 15 settembre 2001.

61 Nondimeno, si deve necessariamente rilevare che le autorità elleniche non hanno prodotto, nel corso del procedimento amministrativo, alcuna prova idonea a dimostrare la mancata concessione di una banda oraria ovvero la ragione di un siffatto diniego, e ciò malgrado la richiesta rivolta loro dalla Commissione. Si deve aggiungere che, secondo la lettera 20 novembre 2003 (v. supra, punto 8), le autorità elleniche hanno chiesto alla ricorrente di fornir loro prove atte a dimostrare l'impossibilità di prenotare una banda oraria all'aeroporto JFK il 15 settembre 2001, allo scopo di sottoporle poi alla Commissione. Orbene, alla Commissione non è stato fornito alcun nuovo elemento.

62 Inoltre, secondo la giurisprudenza citata al precedente punto 55, la ricorrente non può invocare il telex da essa prodotto per la prima volta dinanzi al Tribunale (v. supra, punto 29). Si deve in ogni caso rilevare che detto telex non precisa che l'aeroporto JFK non ha concesso alla ricorrente una banda oraria per il 15 settembre 2001, bensì esclusivamente che la ricorrente disponeva di una banda oraria per il 16 settembre 2001. La mancata concessione di una banda oraria per il 15 settembre 2001 potrebbe quindi risultare dimostrata sulla base del telex in parola solamente ricorrendo a un'interpretazione a contrario, a favore della quale la ricorrente non ha dedotto alcun altro elemento probatorio.

63 Di conseguenza, la tesi formulata dalla ricorrente con riferimento al volo in questione non può essere accolta.

— Sui due voli andata-ritorno a destinazione Toronto via Montreal inizialmente previsti per il 15 e il 16 settembre 2001

64 Per quanto riguarda l'annullamento dei due voli andata-ritorno a destinazione Toronto via Montreal il 15 e il 16 settembre 2001, la Commissione precisa, al punto 56 della decisione impugnata, che esso è dovuto a una scelta della ricorrente. Infatti, o quest'ultima non disponeva di altri aeromobili e aveva preferito garantire altri voli regolari, ovvero essa non aveva il tempo di svolgere le verifiche tecniche richieste o di prenotare le bande orarie necessarie.

65 A tal proposito, occorre ricordare che, secondo la lettera 20 novembre 2003, il volo a destinazione Toronto via Montreal del 15 settembre 2001 è stato annullato in quanto l'aeromobile che doveva effettuarlo era stato costretto dalle autorità canadesi a sostare a Halifax dall'11 al 15 settembre 2001 ed aveva potuto far ritorno ad Atene solamente il 16 settembre 2001 alle ore cinque e trenta. Poiché gli altri tre Airbus A 340/400 della ricorrente, unici velivoli in grado di effettuare voli transatlantici, servivano già altre destinazioni in Africa, in Asia, in Australia e negli Stati Uniti, quest'ultima è stata obbligata ad annullare il volo di cui trattasi. Quanto al volo del 16 settembre 2001, il ritorno tardivo dell'aeromobile immobilizzato ad Halifax ha reso impossibile, secondo la ricorrente, l'ispezione tecnica principale, la preparazione dell'aeromobile, l'avvertimento ai passeggeri e la prenotazione di bande orarie presso

gli aeroporti di Montreal e di Toronto, in considerazione, segnatamente, del fatto che le autorità canadesi non avevano annunciato anticipatamente l'orario esatto nel quale l'aeromobile sarebbe stato autorizzato a decollare il 15 settembre.

66 Per quanto riguarda, in primo luogo, il volo del 15 settembre 2001, gli elementi su cui si basa la Commissione non sono sufficienti a comprovare il suo giudizio. Infatti, per quanto riguarda l'assenza di altri aeromobili disponibili, chiedere ad una compagnia aerea di riservare aeromobili allo scopo di far fronte alle conseguenze di un evento quale gli attentati dell'11 settembre 2001 equivale a negare il carattere eccezionale di tale evento. Se un operatore diligente è tenuto a premunirsi contro le conseguenze di un evento, quest'ultimo non può, per definizione, essere considerato come riconducibile alla forza maggiore (v., in tal senso, sentenza del Tribunale 28 marzo 2007, causa T-220/04, Spagna/Commissione, non pubblicata nella Raccolta, punti 175 e 176, e giurisprudenza ivi citata) né, a maggior ragione, alla nozione di evento eccezionale ai sensi dell'art. 87, n. 2, lett. b), CE. Orbene, la qualificazione degli attentati dell'11 settembre 2001, nonché della chiusura dello spazio aereo che ne è derivata, come eventi eccezionali, risulta essere accolta sia nella decisione impugnata sia nella comunicazione 10 ottobre 2001 (v. supra, punto 49).

67 Per quanto riguarda l'asserita scelta della ricorrente di effettuare altri voli regolari, è sufficiente rilevare che non si tratta di una scelta, bensì di un obbligo di natura contrattuale nei confronti dei passeggeri di tali voli, la cui inosservanza avrebbe comportato conseguenze ai sensi del regolamento (CEE) del Consiglio 4 febbraio 1991, n. 295, che stabilisce norme comuni relative ad un sistema di compensazione per negato imbarco nei trasporti aerei di linea (GU L 36, pag. 5), vigente all'epoca dei fatti.

68 Quanto al fatto che il danno derivante dall'annullamento del volo in questione è sorto dopo il 14 settembre 2001, si deve rilevare che non risulta dall'art. 87, n. 2, lett. b), CE né dalla giurisprudenza citata al precedente punto 52 che un nesso diretto tra l'evento eccezionale e il danno cagionato presupponga la loro simultaneità. Al contrario, non può essere generalmente esclusa la possibilità di riconoscere l'esistenza di un nesso siffatto qualora il danno sia sorto poco tempo dopo l'evento.

69 Risulta da quanto precede che la valutazione svolta dalla Commissione con riferimento al volo 15 settembre 2001 a destinazione Toronto via Montreal è erronea.

70 Per quanto riguarda, in secondo luogo, l'annullamento del volo 16 settembre 2001, occorre rilevare che per giustificare l'annullamento stesso la ricorrente fa riferimento all'impossibilità di effettuare l'ispezione tecnica principale dell'aeromobile, di avvertire i passeggeri e di prenotare bande orarie presso gli aeroporti di Montreal e di Toronto.

71 A tal proposito, occorre fin da subito rilevare che né l'avvertimento dei passeggeri, né la prenotazione di bande orarie rappresentano una ragione idonea a giustificare la tesi della ricorrente. Infatti, a partire dal momento in cui l'aeromobile è decollato da Halifax (il 15 settembre 2001) fino al momento in cui il volo del 16 settembre 2001 avrebbe potuto essere effettuato (la ricorrente non precisa l'orario in cui tale volo era previsto) è intercorso un lasso di tempo non trascurabile. Pertanto, in mancanza di informazioni più precise quanto al termine assolutamente necessario per avvertire i passeggeri e per prenotare le bande orarie, l'argomento dedotto dalla ricorrente in proposito non può essere accolto.

72 Si deve poi ricordare che il fascicolo non contiene alcuna informazione riguardante il tempo necessario per lo svolgimento delle verifiche tecniche obbligatorie affinché l'aeromobile potesse essere utilizzato per il volo di cui trattasi. Le autorità elleniche si sono limitate a dichiarare che il tempo disponibile non era sufficiente ad effettuare l'«ispezione principale», mentre la Commissione sostiene, al punto 56 della decisione impugnata, che «[la ricorrente] non ha potuto realizzare in tempo le operazioni riguardanti le verifiche tecniche (…)».È giocoforza rilevare che, poiché le autorità elleniche hanno fatto valere i vincoli in questione nel corso del procedimento amministrativo, esse erano tenute ad informare la Commissione in merito al tempo necessario per le verifiche tecniche previste dai relativi manuali, allo scopo di dissipare i suoi dubbi quanto al nesso diretto di causalità tra la chiusura dello spazio aereo e l'annullamento del volo in questione. Di conseguenza, occorre rilevare che la Commissione ha correttamente stabilito che l'annullamento del volo di cui trattasi non presentava alcun nesso diretto di causalità con gli attentati dell'11 settembre 2001 e con la chiusura dello spazio aereo dall'11 al 14 settembre 2001.

— Sui «ferry flights»

73 Per quanto riguarda i «ferry flights» del 18, 20 e 26 settembre 2001, è sufficiente rilevare, come fa la Commissione, che la loro attuazione rappresentava una scelta della ricorrente, la quale era tenuta o a far pagare ai passeggeri un prezzo che includesse le spese di ritorno dell'aereo a Atene, o a richiedere un adeguato indennizzo ai governi degli Stati Uniti e del Canada. Pertanto, tali costi non presentano alcun nesso diretto di causalità con gli attentati dell'11 settembre 2001 e con la chiusura dello spazio aereo e, di conseguenza, non rientrano nell'ambito di applicazione dell'art. 87, n. 2, lett. b), CE.

74 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre annullare la decisione impugnata nella parte in cui la Commissione ha ritenuto che l'indennizzo versato alla ricorrente per taluni danni generati dall'annullamento del volo a destinazione Canada il 15 settembre 2001 non fosse compatibile con il mercato comune.

Sui danni riguardanti il resto della rete della ricorrente

75 Per quanto riguarda la seconda parte del presente motivo, riguardante il resto della rete della ricorrente, occorre rilevare che l'argomento di quest'ultima mette in discussione la fondatezza della decisione impugnata laddove questa dichiara incompatibili con il mercato comune le somme ad esso relative versate a titolo di aiuto. Tuttavia, nell'ambito del secondo motivo, la ricorrente fa valere un'assenza di motivazione a tal proposito, la quale dev'essere anzitutto esaminata dal Tribunale.

2. *Sul secondo motivo, basato sull'insufficienza della motivazione*

Argomenti delle parti

76 La ricorrente rileva che la decisione impugnata non contiene alcuna motivazione in merito al diniego della Commissione di approvare gli importi versati a titolo di indennizzo per i danni riguardanti il resto della propria rete (EUR 1 212 032 circa). Lo stesso varrebbe per gli importi indicati al precedente punto 5, trattini dal secondo al quarto, nonché ottavo e nono.

77 A parere della ricorrente, le autorità elleniche hanno comunicato alla Commissione, segnatamente nella lettera 24 settembre 2002, tutti gli elementi relativi al danno da essa subito sulla sua intera rete. La lettera citata si riferirebbe altresì agli importi citati al punto 5, trattini dal secondo al quarto, nonché ottavo e nono. Di conseguenza, la Commissione avrebbe dovuto esporre i motivi per i quali essa ha ritenuto che il pagamento degli importi in questione rappresentasse un aiuto incompatibile con il mercato comune.

78 La Commissione contesta la fondatezza di tale motivo. Nella decisione di avvio del procedimento formale d'esame essa avrebbe espresso seri dubbi quanto alla compatibilità dell'aiuto in questione con il mercato comune. Orbene, nonostante quanto annunciato nella lettera 20 novembre 2003, né le autorità elleniche, né la ricorrente avrebbero sottoposto alla Commissione osservazioni in merito a detti importi nel corso del procedimento amministrativo. Peraltro, la Commissione non sarebbe in grado di sapere quali elementi siano stati forniti dalla ricorrente alle autorità elleniche. Inoltre, la Commissione avrebbe approvato tutti gli importi relativi al periodo che va dall'11 al 14 settembre 2001, per i quali le autorità elleniche avevano fornito spiegazioni nella lettera 20 novembre 2003. Di conseguenza, la ricorrente non potrebbe addebitare alla Commissione il fatto di non aver esaminato di propria iniziativa taluni elementi che avrebbero potuto giustificare, a tal proposito, l'adozione di un orientamento diverso rispetto a quello espresso nella comunicazione 10 ottobre 2001 e nella decisione di avvio del procedimento formale d'esame.

Giudizio del Tribunale

79 Occorre rammentare che la motivazione prescritta dall'art. 253 CE dev'essere adeguata alla natura dell'atto e deve fare apparire in forma chiara e inequivocabile l'iter logico seguito dall'istituzione da cui esso promana, in modo da consentire agli interessati di conoscere le ragioni del provvedimento adottato e permettere al giudice competente di esercitare il proprio controllo. L'obbligo di motivazione dev'essere valutato in funzione delle circostanze del caso, in particolare del contenuto dell'atto, della natura dei motivi esposti e dell'interesse che i destinatari o altre persone, che detto atto riguardi direttamente e individualmente, possano avere a ricevere spiegazioni. La motivazione non deve necessariamente specificare tutti gli elementi di fatto e di diritto rilevanti, in quanto la questione di decidere se la motivazione di un atto soddisfi le prescrizioni di cui all'art. 253 CE dev'essere risolta alla luce non solo del suo tenore, ma anche del suo contesto e del complesso delle norme giuridiche che disciplinano la materia (sentenza del Tribunale 26 febbraio 2002, causa T-323/99, INMA e Itainvest/Commissione, Racc. pag. II-545, punto 55).

80 Nella fattispecie, dai punti 21, 49 e 50 della decisione impugnata, letti in combinato disposto con gli artt. 1, 2 e 4 della stessa, risulta che la Commissione ha concluso nel senso che il pagamento degli importi a titolo di indennizzo per i danni riguardanti la rete della ricorrente esterna all'Atlantico settentrionale e ad Israele, nonché degli importi cui si fa riferimento al punto 5, trattini dal secondo al quarto, nonché ottavo e nono, rappresentasse un aiuto incompatibile con il mercato comune e che la Repubblica ellenica doveva disporne il recupero. Orbene, occorre rilevare che la decisione impugnata non contiene alcuna spiegazione delle ragioni che hanno condotto la Commissione a concludere in tal senso.

81 Tale omissione risulta ancor più inspiegabile se si tiene conto del fatto che la Commissione elenca esaustivamente tali importi al punto 21 della decisione impugnata, dedicato allo svolgimento del procedimento amministrativo.

82 Per di più, se è vero che la Commissione ha precisato, al punto 36 della decisione di avvio del procedimento formale d'esame, che, per quanto concerne la rete esterna all'Atlantico settentrionale e ad Israele, l'indennizzo doveva essere limitato al danni

relativi all'annullamento dei biglietti in ragione dell'annullamento di un volo in coincidenza, destinato o proveniente da un luogo chiuso alla circolazione aerea, è altresì vero che le autorità elleniche avevano in sostanza contestato tale valutazione. Infatti, dai punti I.1 e I.2 della lettera 24 settembre 2002 (v. supra, punto 5) risulta che, secondo le autorità elleniche, la portata delle ripercussioni rilevate con riferimento all'intera rete imponeva di tenerne conto per tutta la rete stessa allo scopo di calcolare il danno direttamente connesso agli eventi eccezionali. Spettava quindi alla Commissione esporre, nella decisione impugnata, la sua valutazione definitiva in merito agli importi a titolo di aiuto in questione.

83 Inoltre, se è vero che, al punto 41, lett. d), della decisione di avvio del procedimento formale d'esame, la Commissione ha chiesto alle autorità elleniche di produrre elementi atti a dimostrare il nesso di causalità tra i danni riportati al precedente punto 5, trattini dal secondo al quarto, nonché ottavo e nono, e la chiusura dello spazio aereo, è altresì vero che le autorità elleniche hanno insistito, nella lettera 20 novembre 2003, sulla necessità di approvare i relativi importi. La Commissione era quindi tenuta ad esporre, nella decisione impugnata, anche il suo giudizio definitivo in merito a tali importi a titolo di aiuto.

84 Per quanto riguarda l'argomento dedotto dalla Commissione all'udienza, secondo cui la motivazione riguardante gli importi a titolo d'aiuto di cui al presente motivo si troverebbe al punto 59 della decisione impugnata, nella parte in cui quest'ultima fa riferimento alla comunicazione 10 ottobre 2001 e si richiama all'assenza di eventi eccezionali dopo il 14 settembre 2001, esso non può essere accolto. Infatti, ai sensi della prima frase del punto indicato, «[l]a Commissione conclude (…) nel senso che tale regime non è conforme al Trattato, per la parte riguardante le date successive al 14 settembre 2001, e in particolare per i costi fatti valere dalla [Repubblica ellenica] per [la ricorrente] e riguardanti il periodo successivo al 14 settembre 2001[, che] ammontano (…) a (…) EUR 1 464 569 circa [,] considerato non solo il superamento del periodo previsto al punto 35 della comunicazione 10 ottobre 2001, ma anche e soprattutto l'assenza di eventi eccezionali nonché il cambiamento di natura della perdita indennizzabile generato da tale estensione temporale».

85 È giocoforza rilevare che, in tale frase, la Commissione riassume il proprio giudizio esposto ai punti 51-58 della decisione impugnata. Orbene, tali punti sono dedicati ai danni subiti nella rete dell'Atlantico settentrionale della ricorrente e non a quelli

subiti nel resto della propria rete, o i danni specifici indicati al precedente punto 5, trattini dal secondo al quarto, nonché ottavo e nono. Di conseguenza, il punto in esame non può essere interpretato come relativo anche a tali ultimi importi.

86 Si deve peraltro rilevare che l'argomento formulato dalla Commissione allo scopo di contestare la fondatezza del presente motivo (v. supra, punto 78) riguarda la fattispecie in cui, nella decisione che dichiara un aiuto incompatibile con il mercato comune, la Commissione espone un ragionamento basato sugli elementi che le sono stati prospettati dallo Stato membro o dalle parti interessate. In una simile fattispecie, non può essere infatti contestato alla Commissione di non aver tenuto conto di eventuali elementi di fatto o di diritto che avrebbero potuto esserle presentati nel corso del procedimento amministrativo, ma che non lo sono stati (sentenza Fleuren Compost/Commissione, punto 55 supra, punto 49). Orbene, diversamente da una situazione siffatta, nessuna esposizione dei motivi atti a sostenere il dispositivo della decisione impugnata riguardante i danni indicati al precedente punto 80 è contenuta in quest'ultima.

87 Pertanto, la decisione impugnata deve altresì essere annullata per insufficienza di motivazione laddove dichiara incompatibili con il mercato comune, in primo luogo, gli aiuti versati alla ricorrente con riferimento ai danni riguardanti la sua rete esterna all'Atlantico settentrionale e ad Israele, e, in secondo luogo, gli aiuti riguardanti il lucro cessante relativo al trasporto di merci, le spese di distruzione di merci deperibili, le spese di controllo di sicurezza supplementari, le spese relative agli straordinari del personale e le spese relative alle misure urgenti di sicurezza supplementari.

88 Di conseguenza, non è necessario esaminare la seconda parte del primo motivo, basata su un errore manifesto nella valutazione dei danni connessi al resto della rete della ricorrente (v. supra, punto 75).

89 Da tutte le considerazioni che precedono risulta che si deve, in primo luogo, annullare la decisione impugnata nella parte in cui la Commissione ha dichiarato incompatibili con il mercato comune ed ha ordinato il recupero degli aiuti versati alla ricorrente per i danni derivanti dall'annullamento del volo a destinazione Canada il

15 settembre 2001, nonché per i danni cui si fa riferimento al precedente punto 87, e, in secondo luogo, respingere il ricorso per il resto.

Sulle spese

90 Ai sensi dell'art. 87, n. 3, del suo regolamento di procedura, se le parti soccombono rispettivamente su uno o più capi il Tribunale può ripartire le spese o decidere che ciascuna parte sopporti le proprie spese. Nelle circostanze della fattispecie, si deve stabilire che ciascuna parte sopporti le proprie spese.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Ottava Sezione)

dichiara e statuisce:

1) Gli artt. 1 e 2 della decisione della Commissione 26 aprile 2006, C (2006) 1580 def., relativa al regime di aiuto di Stato C 39/2003 (già NN 119/2002), applicato dalla Repubblica ellenica a favore degli operatori di trasporto aereo in seguito ai danni da essi subiti dall'11 al 14 settembre 2001, sono annullati nella parte in cui dichiarano incompatibili con il mercato comune gli aiuti concessi alla Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE, in primo luogo, per taluni danni derivanti dall'annullamento del volo a destinazione Canada il 15 settembre 2001, in secondo luogo, per taluni danni riguardanti la sua rete esterna all'Atlantico settentrionale e ad Israele, e, in terzo luogo, per il lucro cessante relativo al trasporto di merci, per spese di distruzione di merci

deperibili, per spese di controllo di sicurezza supplementari per le merci, per spese relative agli straordinari del personale e per spese relative alle misure urgenti di sicurezza supplementari.

2) L'art. 4 della decisione C(2006) 1580 def. è annullato nella parte in cui dispone il recupero degli aiuti indicati al punto precedente.

3) Il ricorso è respinto per il resto.

4) Ciascuna parte sopporterà le proprie spese.

Martins Ribeiro Papasavvas Dittrich

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 25 giugno 2008.

Il cancelliere Il presidente

E. Coulon M. E. Martins Ribeiro

Indice

Fatti ..... II - 1094

Decisione impugnata ..... II - 1098

Procedimento e conclusioni delle parti ..... II - 1100

In diritto ..... II - 1101

1. Sul primo motivo, basato sulla violazione dell'art. 87, n. 2, lett. b), CE ..... II - 1102

Argomenti della ricorrente ..... II - 1102

Sui danni riguardanti la rete dell'Atlantico settentrionale della ricorrente ..... II - 1103

Sui danni riguardanti il resto della rete della ricorrente ..... II - 1105

Argomenti della Commissione ..... II - 1107

Sui danni riguardanti la rete dell'Atlantico settentrionale della ricorrente ..... II - 1108

Sui danni riguardanti il resto della rete della ricorrente ..... II - 1109

Giudizio del Tribunale ..... II - 1110

Sui danni riguardanti la rete dell'Atlantico settentrionale della ricorrente ..... II - 1112

— Sul volo andata-ritorno a destinazione New York inizialmente previsto il 15 settembre 2001 ..... II - 1112

— Sui due voli andata-ritorno a destinazione Toronto via Montreal inizialmente previsti per il 15 e il 16 settembre 2001 ..... II - 1114

— Sui «ferry flights» ..... II - 1117

Sui danni riguardanti il resto della rete della ricorrente ..... II - 1117

2. Sul secondo motivo, basato sull'insufficienza della motivazione ..... II - 1118

Argomenti delle parti ..... II - 1118

Giudizio del Tribunale ..... II - 1119

Sulle spese ..... II - 1122