Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Nona Sezione)

13 febbraio 2025*

«Impugnazione – Aiuti di Stato – Settore aereo – Misure attuate dall'aeroporto internazionale di Timişoara (Romania) a favore della Wizz Air e di altre compagnie aeree che ne fanno uso – Decisione che accerta l'insussistenza di un aiuto di Stato – Ricorso di annullamento – Articolo 263 TFUE – Ricevibilità – Condizione secondo cui il ricorrente deve essere direttamente e individualmente interessato – Obbligo di motivazione – Snaturamento degli elementi di prova»

Nelle cause riunite da C-244/23 P a C-246/23 P,

aventi ad oggetto tre impugnazioni, ai sensi dell'articolo 56 dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, proposte il 17 aprile 2023,

Commissione europea, rappresentata da I. Georgiopoulos e F. Tomat, in qualità di agenti,

ricorrente nella causa C-244/23 P,

procedimento in cui le altre parti sono:

Carpatair SA, con sede in Timişoara (Romania), rappresentata da P. González Alarcón, J. Rivas Andrés, abogados, e J. Saké, advocaat,

ricorrente in primo grado,

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), con sede in Budapest (Ungheria), rappresentata da I.-G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros, S. Rating, abogado, e E. Vahida, avocat,

Societatea Națională «Aeroportul Internațional Timişoara – Traian Vuia» SA (AITTV), con sede in Ghiroda (Romania), rappresentata da V. Power, SC, e R. Hourihan, solicitor,

intervenienti in primo grado,

e

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), con sede in Budapest, rappresentata da I.-G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros, S. Rating, abogado, e E. Vahida, avocat,

ricorrente nella causa C-245/23 P,

* Lingua processuale: l'inglese.

procedimento in cui le altre parti sono:

Carpatair SA, con sede in Timişoara, rappresentata da P. González Alarcón, J. Rivas Andrés, abogados, e J. Saké, advocaat,

ricorrente in primo grado,

Commissione europea, rappresentata da I. Georgiopoulos e F. Tomat, in qualità di agenti,

convenuta in primo grado

Societatea Națională «Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia» SA (AITTV), con sede in Ghiroda, rappresentata da V. Power, SC, e R. Hourihan, solicitor,

interveniente in primo grado,

e

Societatea Națională «Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia» SA (AITTV), con sede in Ghiroda, rappresentata da V. Power, SC, e R. Hourihan, solicitor,

ricorrente nella causa C-246/23 P,

procedimento in cui le altre parti sono:

Carpatair SA, con sede in Timişoara, rappresentata da P. González Alarcón, J. Rivas Andrés, abogados, e J. Saké, advocaat,

ricorrente in primo grado,

Commissione europea, rappresentata da I. Georgiopoulos e F. Tomat, in qualità di agenti,

convenuta in primo grado

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), con sede in Budapest, rappresentata da I.-G. Metaxas-Maranghidis, dikigoros, S. Rating, abogado, e E. Vahida, avocat,

interveniente in primo grado,

LA CORTE (Nona Sezione),

composta da C. Lycourgos (relatore), presidente della Terza Sezione, facente funzione di presidente della Nona Sezione, S. Rodin e O. Spineanu-Matei, giudici,

avvocato generale: M. Szpunar

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 4 ottobre 2024,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con le loro rispettive impugnazioni, la Commissione europea (causa C-244/23 P), la Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) (in prosieguo: la «Wizz Air») (causa C-245/23 P) e la Societatea Națională «Aeroportul Internațional Timişoara – Traian Vuia» SA (AITTV) (causa C-246/23 P) chiedono l'annullamento della sentenza del Tribunale dell'Unione europea dell'8 febbraio 2023, Carpatair/Commissione (T-522/20, in prosieguo: la «sentenza impugnata», EU:T:2023:51), con la quale quest'ultimo ha annullato l'articolo 2 della decisione (UE) 2021/1428 della Commissione, del 24 febbraio 2020, relativa all'aiuto di Stato SA. 31662 – C/2011 (ex NN/2011) cui la Romania ha dato esecuzione a favore dell'aeroporto internazionale di Timişoara – Wizz Air (GU 2021, L 308, pag. 1; in prosieguo: la «decisione controversa»), nella parte in cui conclude che i diritti aeroportuali figuranti nella pubblicazione di informazione aeronautica (Aeronautical Information Publication, in prosieguo: la o le «AIP») del 2010 e gli accordi conclusi tra l'AITTV e la Wizz Air nel corso del 2008 (in prosieguo: gli «accordi del 2008»), comprese le modifiche di cui tali accordi sono stati oggetto nel corso del 2010 (in prosieguo: gli «accordi di modifica del 2010»), non costituiscono aiuti di Stato.

Fatti

2 L'aeroporto internazionale di Timişoara (Romania) è gestito dall'AITTV, una società di cui lo Stato rumeno detiene l'80% del capitale.

3 La Carpatair SA è una compagnia aerea regionale rumena. Nel 2000 essa ha stabilito la sua piattaforma ("hub") in tale aeroporto, a partire dal quale gestiva una rete a stella ("hub and spoke").

4 Nel 2008, nell'ambito di una strategia intesa ad attirare compagnie aeree a basso costo e ad aumentare la redditività complessiva di detto aeroporto, l'AITTV ha firmato con la Wizz Air, una compagnia aerea ungherese a basso costo, gli accordi del 2008, che definivano i principi della loro cooperazione nonché le condizioni generali di utilizzo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali da parte della Wizz Air. Il 25 giugno 2010, con gli accordi di modifica del 2010, due degli accordi del 2008 sono stati modificati mediante un nuovo regime concordato tra la Wizz Air e l'AITTV, che copriva il periodo fino al 6 febbraio 2011. La Wizz Air ha iniziato ad effettuare voli in partenza dallo stesso aeroporto nell'ottobre del 2008.

5 Il 30 settembre 2010 la Carpatair ha presentato alla Commissione una denuncia relativa a un presunto aiuto di Stato illegale a favore della Wizz Air.

6 Il 24 maggio 2011 la Commissione ha informato la Romania della sua decisione di avviare il procedimento di indagine formale di cui all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, riguardante, in particolare, gli accordi del 2008 nonché gli sconti e le riduzioni sui diritti aeroportuali concessi conformemente alle AIP del 2007, del 2008 e del 2010.

7 A partire dal 2014, la Carpatair ha cessato le proprie attività presso l'aeroporto internazionale di Timişoara ed è stata oggetto di una riorganizzazione giudiziale. La sua principale base operativa si trova ormai all'aeroporto di Arad (Romania), a 50 chilometri (km) dall'aeroporto internazionale di Timişoara e a partire dal quale offre, tra l'altro, voli charter. Essa non offre più voli di linea.

8 Il 24 febbraio 2020 la Commissione ha adottato la decisione controversa.

9 Per quanto riguarda i diritti aeroportuali contenuti nelle AIP del 2007, del 2008 e del 2010, la Commissione ha considerato, nella decisione controversa, che l'aliquota di base, gli sconti e le riduzioni su tali diritti non erano selettivi.

10 Per quanto concerne gli accordi del 2008 e gli accordi di modifica del 2010 (in prosieguo, congiuntamente, gli «accordi del 2008 e del 2010»), la Commissione ha rilevato, alla luce di valutazioni economiche effettuate successivamente alla conclusione di tali accordi, che essi dovevano comportare una redditività incrementale per l'AITTV. Di conseguenza, essa ha ritenuto che un operatore privato prudente in economia di mercato avrebbe stipulato siffatti accordi. Inoltre, tali accordi avrebbero fatto parte di una strategia globale e di uno sforzo a lungo termine teso ad assicurare la redditività globale dell'aeroporto internazionale di Timişoara. La Commissione ha pertanto concluso che essi non avevano conferito alla Wizz Air un vantaggio economico che tale compagnia non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato.

Il ricorso dinanzi al Tribunale e la sentenza impugnata

11 Con atto depositato presso la cancelleria del Tribunale l'11 agosto 2020, la Carpatair ha presentato un ricorso diretto all'annullamento della decisione controversa.

12 Con la sentenza impugnata, il Tribunale ha dichiarato, da un lato, che la Commissione era incorsa in un errore di diritto omettendo di esaminare se la riduzione dei diritti aeroportuali prevista al punto 7.3 della AIP del 2010, considerata singolarmente, avesse carattere selettivo. Dall'altro lato, il Tribunale ha dichiarato che la Commissione non aveva fondato giuridicamente la valutazione secondo cui gli accordi del 2008 e del 2010 non avevano conferito alla Wizz Air un vantaggio economico che essa non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato. Pertanto, dopo aver accolto il primo motivo e, in parte, il secondo motivo dedotti dalla Carpatair a sostegno di tale ricorso, il Tribunale ha annullato l'articolo 2 della decisione controversa nei limiti precisati al punto 1 della presente sentenza.

Domande delle parti in sede di impugnazione

Domande delle parti nella causa C-244/23 P

13 Con la sua impugnazione, la Commissione chiede che la Corte voglia:

– annullare la sentenza impugnata nella parte in cui ha accolto il secondo motivo di ricorso della Carpatair;

– respingere il secondo motivo di ricorso dedotto nella causa T-522/20 e

– condannare la Carpatair a farsi carico delle spese relative a entrambi i gradi di giudizio.

14 La Carpatair chiede che la Corte voglia:

– respingere l'impugnazione e

– condannare la Commissione alle spese del procedimento di primo grado e del giudizio di impugnazione.

Domande delle parti nella causa C-245/23 P

15 Con la sua impugnazione, la Wizz Air chiede che la Corte voglia:

– annullare la sentenza impugnata;

– respingere il ricorso proposto dalla Carpatair dinanzi al Tribunale e

– condannare la Carpatair alle spese del procedimento di primo grado e del giudizio di impugnazione.

16 La Commissione chiede che la Corte voglia:

– annullare la sentenza impugnata e

– condannare la Carpatair alle spese.

17 La Carpatair chiede che la Corte voglia:

– respingere l'impugnazione e

– condannare la Wizz Air alle spese del procedimento di primo grado e del giudizio di impugnazione.

Domande delle parti nella causa C-246/23 P

18 Con la sua impugnazione, l'AITTV chiede che la Corte voglia:

– annullare la sentenza impugnata;

– respingere il ricorso proposto in primo grado dalla Carpatair o rinviare la causa dinanzi al Tribunale, e

– condannare la Carpatair alle spese dei procedimenti di primo grado e di impugnazione o, qualora decidesse di rinviare la causa dinanzi al Tribunale, riservare la questione delle spese.

19 La Commissione chiede che la Corte voglia:

– annullare la sentenza impugnata e

– condannare la Carpatair alle spese.

20 La Carpatair chiede che la Corte voglia:

– respingere l'impugnazione e

– condannare l'AITTV alle spese del procedimento di primo grado e del giudizio di impugnazione.

Sui motivi d'impugnazione relativi alla mancanza di legittimazione ad agire della Carpatair

Argomenti delle parti

Sul primo motivo d'impugnazione della Wizz Air nella causa C-245/23 P

21 Con il suo primo motivo d'impugnazione, la Wizz Air, sostenuta dalla Commissione, fa valere che il Tribunale, dichiarando che gli accordi del 2008 e del 2010 erano una delle cause della lesione alla posizione concorrenziale della Carpatair, ha snaturato elementi di prova e ha violato una forma sostanziale.

22 In primo luogo, il Tribunale avrebbe considerato che la Carpatair era individualmente e direttamente interessata dagli accordi del 2008 e del 2010, in quanto, al momento dell'adozione della decisione di avvio del procedimento di indagine formale, nel corso del 2011, la Carpatair e la Wizz Air erano in concorrenza su cinque rotte in partenza dall'aeroporto internazionale di Timişoara e, tra il 2008 e il 2010, il numero di passeggeri, i rendimenti e gli introiti della Carpatair su queste cinque rotte erano notevolmente diminuiti.

23 Tuttavia, il Tribunale avrebbe omesso di tener conto del fatto che tale diminuzione era analoga o addirittura nettamente inferiore a quella che la Carpatair aveva subito sulle rotte sulle quali essa non era in concorrenza con la Wizz Air.

24 Inoltre, la sentenza impugnata conterrebbe errori manifesti che inficiano il calcolo della diminuzione dei rendimenti della Carpatair.

25 In secondo luogo, al punto 77 della sentenza impugnata, il Tribunale avrebbe dichiarato che dalle osservazioni presentate dalla Carpatair nel corso del procedimento amministrativo risultava che tale compagnia lamentava altresì di non aver potuto rilevare i voli assicurati, in partenza dall'aeroporto internazionale di Timişoara, da altre due compagnie aeree che avevano lasciato tale aeroporto nel corso del 2008, voli che erano ormai operati dalla Wizz Air. Orbene, tale elemento non sarebbe stato discusso dinanzi al Tribunale. L'allegato A.8 del ricorso di annullamento, intitolato «Osservazioni della Carpatair del 7 giugno 2011 indirizzate alla Commissione», sarebbe semplicemente stato menzionato in tale ricorso, senza essere riassunto. A fortiori, esso non sarebbe stato oggetto di uno scambio di opinioni dinanzi al Tribunale, in violazione della forma sostanziale costituita dal diritto della Wizz Air di essere ascoltata al riguardo.

26 La Carpatair contesta la ricevibilità del primo motivo della Wizz Air. Quest'ultima si limiterebbe, infatti, a chiedere alla Corte di procedere ad una nuova valutazione dei fatti e delle prove. Inoltre, lo snaturamento lamentato dalla Wizz Air non risulterebbe manifestamente dai documenti del fascicolo.

27 In subordine, la Carpatair ritiene che tale motivo d'impugnazione sia infondato.

28 In primo luogo, la Carpatair sostiene, anzitutto, che detto motivo d'impugnazione si basa su una lettura erronea del punto 73 della sentenza impugnata, con il quale il Tribunale si sarebbe limitato ad indicare che la Carpatair aveva dimostrato che gli accordi del 2008 e del 2010 erano una delle cause della lesione alla sua posizione concorrenziale. Il fatto che talune rotte gestite dalla Carpatair diverse da quelle sulle quali quest'ultima era in concorrenza con la Wizz Air abbiano anch'esse subito una diminuzione di rendimento non invaliderebbe tale constatazione.

29 La Wizz Air, poi, ignorerebbe che gli effetti dannosi degli accordi del 2008 e del 2010 non sono limitati alle rotte sulle quali essa era in concorrenza con la Carpatair. La sentenza impugnata si limiterebbe tuttavia ad accertare tali effetti sulle rotte sulle quali la Carpatair si trovava in concorrenza diretta con la Wizz Air, come richiesto dall'articolo 263, quarto comma, TFUE.

30 Infine, è vero che il Tribunale avrebbe commesso, ai punti 75 e 76 della sentenza impugnata, un lieve errore di calcolo della diminuzione dei rendimenti sulle rotte della Carpatair. Ciò premesso, sarebbe incontestabile che tali rendimenti sono nettamente diminuiti tra il 2008 e il 2010.

31 In secondo luogo, il Tribunale non avrebbe violato il diritto della Wizz Air di essere ascoltata sull'argomento relativo all'impossibilità, per la Carpatair, di riprendere le rotte di altre due compagnie aeree in partenza dall'aeroporto internazionale di Timişoara. Infatti, come indicato dal Tribunale al punto 77 della sentenza impugnata, la Carpatair avrebbe già presentato le sue osservazioni al riguardo nel corso dell'inchiesta iniziale. La Wizz Air sarebbe quindi venuta a conoscenza del punto di vista della Carpatair. Inoltre, la Wizz Air eluderebbe il fatto che la constatazione del Tribunale, al punto 78 della sentenza impugnata, si basa sugli elementi di prova contenuti negli allegati A.7 e A.8 del ricorso di annullamento.

32 In terzo e ultimo luogo, la Wizz Air non terrebbe conto di tutti gli elementi sulla base dei quali il Tribunale, ai punti da 54 a 86 della sentenza impugnata, ha ritenuto che la Carpatair fosse individualmente interessata.

Sul primo motivo d'impugnazione dell'AITTV nella causa C-246/23 P

33 Con il suo primo motivo d'impugnazione, l'AITTV, sostenuta dalla Commissione, fa valere in particolare che il Tribunale è incorso in un errore di diritto nel ritenere che la Carpatair fosse direttamente e individualmente interessata dalla decisione controversa.

34 In primo luogo, il Tribunale si sarebbe limitato a supporre, senza prove sufficienti, che la Carpatair e la Wizz Air fossero concorrenti, senza prendere in considerazione gli elementi forniti dall'AITTV che dimostrano che la Carpatair e la Wizz Air non erano compagnie aeree di tipi e dimensioni comparabili e che esse operavano su rotte in gran parte diverse.

35 In secondo luogo, il Tribunale avrebbe anche supposto, senza prove sufficienti, che la Carpatair fosse sostanzialmente interessata dalla decisione controversa senza tener conto degli argomenti dedotti dinanzi ad esso.

36 Da un lato, l'AITTV avrebbe fatto valere dinanzi al Tribunale che, indipendentemente dagli accordi del 2008 e del 2010, al momento della conclusione di tali accordi, la situazione di diritto e di fatto della Carpatair era tale che questa compagnia aerea non avrebbe potuto continuare ad operare con successo in partenza dall'aeroporto internazionale di Timişoara, poiché il suo modello operativo era ormai superato. Nonostante le prove che gli sarebbero state presentate in tal senso, il Tribunale non avrebbe neppure tenuto conto della crisi finanziaria mondiale che colpiva le compagnie aeree all'epoca dei fatti e che avrebbe costituito un'altra spiegazione plausibile delle difficoltà incontrate dalla Carpatair.

37 Dall'altro lato, la Carpatair non avrebbe fornito alcuna prova di un qualsivoglia effetto degli accordi del 2008 e del 2010 sulla sua situazione, che essa stessa avrebbe considerato, al punto 4 del suo ricorso di annullamento, identica a quella di numerose altre compagnie aeree operanti in partenza dall'aeroporto internazionale di Timişoara. Inoltre, dal punto 116 di tale ricorso risulterebbe che gli effetti di detti accordi non erano necessariamente propri a tale compagnia aerea. Tuttavia, il Tribunale non avrebbe esaminato se le eventuali perdite di detta compagnia fossero dovute alla concorrenza di compagnie aeree diverse dalla Wizz Air o ad altri fattori.

38 È vero che, come indicato al punto 70 della sentenza impugnata, tra il 2008 e il 2010, il numero di passeggeri, i rendimenti e gli introiti della Carpatair sulle cinque rotte sulle quali essa era in concorrenza con la Wizz Air sarebbero notevolmente diminuiti. Tuttavia, le prove presentate al Tribunale dimostrerebbero che i rendimenti della Carpatair sono diminuiti su tutte le rotte di tale compagnia aerea in partenza dall'aeroporto internazionale di Timişoara e non solo su quelle coincidenti con le rotte gestite dalla Wizz Air. Orbene, la sentenza impugnata non affronterebbe tali elementi che dimostrerebbero che la Carpatair non è direttamente e individualmente interessata, ai sensi dell'articolo 263, quarto comma, TFUE.

39 In terzo luogo, il Tribunale avrebbe menzionato, al punto 78 della sentenza impugnata, un mancato guadagno per la Carpatair, mentre quest'ultima non avrebbe fatto valere tale argomento nelle sue memorie in primo grado.

40 La Carpatair contesta la ricevibilità del primo motivo d'impugnazione dell'AITTV, in quanto esso è vago e impreciso, poiché l'AITTV non distingue tra le misure controverse e i corrispondenti criteri giuridici e confonde l'esame della legittimazione e dell'interesse ad agire effettuato dal Tribunale.

41 In subordine, la Carpatair fa valere che tale motivo è infondato.

42 Infatti, il Tribunale avrebbe definito e applicato meticolosamente i criteri giuridici pertinenti al fine di stabilire la legittimazione della Carpatair a chiedere l'annullamento della decisione controversa nella parte in cui riguarda sia gli accordi del 2008 e del 2010 sia la AIP del 2010. Dall'impianto sistematico della sentenza impugnata, la quale affronterebbe in modo esaustivo la questione se la Carpatair sia individualmente interessata dagli accordi del 2008 e del 2010 nonché la questione se essa sia direttamente interessata tanto da tali accordi quanto dalla AIP del 2010, risulterebbe chiaramente che la legittimazione ad agire della Carpatair è stata sufficientemente dimostrata.

Sul quinto motivo d'impugnazione dell'AITTV nella causa C-246/23 P

43 Con il suo quinto motivo d'impugnazione, l'AITTV, sostenuta dalla Commissione, ritiene, in primo luogo, che il Tribunale non abbia preso sufficientemente in considerazione le prove prodotte dalla Commissione, dalla Wizz Air e dall'AITTV, che dimostrano l'assenza di concorrenza effettiva tra la Wizz Air e la Carpatair alla data della conclusione degli accordi del 2008 e del 2010.

44 L'AITTV ritiene che, sebbene il Tribunale non sia tenuto a valutare ciascun argomento dedotto dinanzi ad esso, quest'ultimo violi tuttavia una forma sostanziale quando, come nel caso di specie, esso enuncia, ai punti 63 e 69 della sentenza impugnata, un numero rilevante di argomenti e di elementi di prova materiali, senza procedere alla loro valutazione, mentre una diversa valutazione di tali elementi avrebbe portato a dichiarare irricevibile il ricorso della Carpatair.

45 Gli elementi di prova forniti dall'AITTV, dalla Wizz Air e dalla Commissione dimostrerebbero, in particolare, la razionalità economica degli accordi del 2008 e del 2010 così come il fatto che le compagnie aeree erano state selezionate mediante inviti a manifestare interesse, il che avrebbe consentito all'AITTV di selezionare le offerte più attraenti. Tali elementi avrebbero consentito di dimostrare che detti accordi dovevano comportare una redditività incrementale.

46 Inoltre, la sentenza impugnata non conterrebbe precisazioni relative ai mercati e alle quote di mercato in questione, alle capacità delle compagnie aeree, alla sostituibilità delle rotte, ai costi e ai margini di profitto nonché ad altri parametri che consentano di determinare se la Wizz Air e la Carpatair fossero concorrenti.

47 Peraltro, sebbene il Tribunale abbia riconosciuto, al punto 15 della sentenza impugnata, che la Carpatair aveva cessato le proprie attività all'aeroporto internazionale di Timişoara e che non proponeva più voli di linea, esso non avrebbe tenuto sufficientemente conto di tali fatti essenziali.

48 In secondo luogo, il Tribunale avrebbe violato il suo obbligo di motivazione non individuando il nesso di causalità esistente tra le difficoltà finanziarie della Carpatair e la presunta concorrenza della Wizz Air nonché limitandosi, al punto 83 della sentenza impugnata, a formulare supposizioni ignorando altre possibili spiegazioni risultanti dal fascicolo.

49 Pur sostenendo, al punto 46 del suo ricorso in primo grado, di essere in concorrenza diretta con la Wizz Air su cinque rotte, la Carpartair avrebbe ammesso, al punto 50 di tale ricorso, di aver cessato le proprie attività su quindici rotte in partenza dall'aeroporto internazionale di Timişoara. Ne conseguirebbe che le difficoltà incontrate dalla Carpatair erano troppo rilevanti per poter essere attribuite alla concorrenza della Wizz Air su un terzo soltanto delle rotte assicurate dalla Carpatair in partenza dall'aeroporto di Timişoara.

50 Peraltro, la Carpatair avrebbe omesso di rilevare, nel suo ricorso in primo grado, che, su talune rotte, essa era in concorrenza con compagnie aeree diverse dalla Wizz Air. Orbene, tale concorrenza, che avrebbe potuto anch'essa avere avuto un'incidenza sulla situazione della Carpatair, non sarebbe stata esaminata nella sentenza impugnata.

51 La Carpatair ritiene che il quinto motivo d'impugnazione dell'AITTV sia irricevibile in quanto si limita a ripetere argomenti già dedotti dinanzi al Tribunale, senza fornire la prova di un errore di diritto o di uno snaturamento degli elementi di prova.

52 In subordine, la Carpatair fa valere che tale motivo è infondato.

53 In proposito essa rileva che, secondo una giurisprudenza costante, la lesione sostanziale alla posizione concorrenziale della ricorrente sui mercati in questione risulta non già da un'analisi approfondita dei diversi rapporti concorrenziali su tali mercati, bensì, in linea di principio, da una constatazione *prima facie* che la concessione della misura di cui trattasi ha l'effetto di pregiudicare sostanzialmente tale posizione.

54 L'analisi dettagliata contenuta nella sentenza impugnata dimostrerebbe che il Tribunale ha sufficientemente esaminato tutte le prove che gli sono state presentate e che ne ha giustamente concluso che gli accordi del 2008 e del 2010 erano idonei ad incidere in modo sostanziale sulla posizione concorrenziale della Carpatair sui mercati interessati.

Giudizio della Corte

Sulla ricevibilità

55 Per quanto riguarda, in primo luogo, la ricevibilità del primo motivo d'impugnazione della Wizz Air, è giocoforza constatare che la Carpatair, pur facendo valere che gli accertamenti di fatto operati dal Tribunale non sono materialmente inesatti, ha tuttavia riconosciuto che il Tribunale ha commesso un errore nel calcolo della diminuzione dei rendimenti della Carpatair, con riferimento agli importi menzionati in uno degli allegati del suo ricorso di annullamento. Inoltre, facendo valere la violazione, da parte del Tribunale, del diritto di essere ascoltati, la Wizz Air non si limita a chiedere alla Corte di procedere ad una nuova valutazione dei fatti, ma invoca la violazione di una forma sostanziale, il che costituisce un motivo di diritto di cui la Corte può conoscere nell'ambito di un'impugnazione.

56 Per quanto riguarda, in secondo luogo, la ricevibilità del primo motivo d'impugnazione dell'AITTV, occorre rilevare, da un lato, che tale motivo non è redatto in modo talmente impreciso da non consentire di comprendere gli argomenti sui quali si fonda. Dall'altro lato, la mera circostanza che tale società interpreti erroneamente le condizioni di ricevibilità di un ricorso di annullamento, previste all'articolo 263, quarto comma, TFUE, non può avere come conseguenza che detto motivo debba essere dichiarato irricevibile. Infatti, qualora fosse dimostrato, un siffatto errore dovrebbe condurre a respingere lo stesso motivo in quanto infondato.

57 Per quanto riguarda, in terzo e ultimo luogo, la ricevibilità del quinto motivo d'impugnazione dell'AITTV, è giocoforza constatare che, con questo motivo, tale società contesta la sentenza impugnata in quanto il Tribunale non avrebbe tenuto conto di elementi di prova prodotti dinanzi ad esso e ha violato il suo obbligo di motivazione. Pertanto, poiché detto motivo d'impugnazione trae origine dalla sentenza impugnata, esso non può, per definizione, costituire una ripetizione degli argomenti presentati in primo grado.

58 Ne consegue che l'argomento della Carpatair relativo all'irricevibilità del primo motivo d'impugnazione della Wizz Air nonché del primo e del quinto motivo d'impugnazione dell'AITTV deve essere respinto nel suo insieme.

Nel merito

59 È pacifico che la decisione controversa costituisce, da un lato, un atto individuale, nella parte in cui constata che gli accordi del 2008 e del 2010 non sono aiuti di Stato, e, dall'altro, un atto regolamentare che non comporta misure di esecuzione, ai sensi dell'articolo 263, quarto comma, terza parte di frase, TFUE, nella parte in cui constata che il regime dei diritti aeroportuali, istituito dalla AIP del 2010, non costituisce un aiuto di Stato. Di conseguenza, il Tribunale ha giustamente dichiarato che, al fine di dimostrare la sua legittimazione ad agire, la Carpatair doveva dimostrare di essere direttamente e individualmente interessata dalla parte della decisione controversa relativa agli accordi del 2008 e del 2010, mentre le era sufficiente dimostrare di essere direttamente interessata dalla parte di tale decisione relativa alla AIP del 2010.

60 L'AITTV e la Wizz Air, sostenute dalla Commissione, contestano le valutazioni del Tribunale con le quali quest'ultimo ha dichiarato che la Carpatair era direttamente e individualmente interessata dalla parte della decisione controversa relativa agli accordi del 2008 e del 2010 nonché direttamente interessata dalla parte di tale decisione relativa alla AIP del 2010.

– *Sulla condizione per cui la Carpatair deve essere individualmente interessata*

61 Quando il ricorrente mette in discussione la fondatezza di una decisione di valutazione dell'aiuto adottata sul fondamento dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE o in esito al procedimento d'indagine formale, esso deve dimostrare che tale decisione lo concerne a causa di determinate qualità ad esso peculiari o di una situazione di fatto che lo caratterizza rispetto a chiunque altro e, quindi, lo individualizza in modo analogo al destinatario di una siffatta decisione. Ciò si verifica, in particolare, qualora la posizione del ricorrente sul mercato di cui trattasi sia sostanzialmente lesa dall'aiuto oggetto della decisione in questione (v., in tal senso, sentenze del 17 settembre 2015, Mory e a./Commissione, C-33/14 P, EU:C:2015:609, punto 97, nonché del 31 gennaio 2023, Commissione/Braesch e a., C-284/21 P, EU:C:2023:58, punto 54).

62 Ai punti da 61 a 86 della sentenza impugnata, il Tribunale ha dichiarato che la Carpatair era individualmente interessata dalla parte della decisione controversa relativa agli accordi del 2008 e del 2010. Più in particolare, dopo aver rifiutato di attribuire un'importanza decisiva al fatto che la Carpatair aveva svolto un ruolo attivo nello svolgimento del procedimento amministrativo, il Tribunale ha sottolineato, da un lato, che tale società aveva fornito elementi relativi ai mercati sui quali essa intratteneva un rapporto di concorrenza con la Wizz Air e aveva dimostrato che tali accordi erano una delle cause della lesione sostanziale alla sua posizione concorrenziale su tali mercati nonché, dall'altro, che detta società aveva dimostrato di disporre di uno status particolare che la caratterizzava rispetto alle altre compagnie aeree presenti nell'aeroporto internazionale di Timișoara.

63 Per quanto riguarda, in primo luogo, la valutazione del Tribunale, ai punti da 63 a 70 e da 73 a 85 della sentenza impugnata, secondo cui la Carpatair ha dimostrato che gli accordi del 2008 e del 2010 potevano ledere in modo sostanziale la sua posizione concorrenziale sui mercati in questione, occorre ricordare che la dimostrazione, da parte del ricorrente, di una lesione sostanziale alla sua posizione sul mercato in questione non implica una pronuncia definitiva sui rapporti di concorrenza tra tale ricorrente e le imprese beneficiarie della misura controversa, ma richiede soltanto che detto ricorrente indichi in modo pertinente le ragioni per le quali la decisione della Commissione può pregiudicare i suoi legittimi interessi, ledendo in maniera sostanziale la sua posizione su tale mercato. Infatti, la lesione sostanziale alla posizione concorrenziale del ricorrente su detto mercato risulta non già da un'analisi approfondita dei

diversi rapporti concorrenziali sullo stesso mercato, che consenta di stabilire con precisione la portata della lesione alla sua posizione concorrenziale, bensì, in linea di principio, da una constatazione *prima facie* che la concessione della misura oggetto della decisione della Commissione conduce a una lesione sostanziale di tale posizione (v., in tal senso, sentenze del 12 luglio 1990, COFAZ/Commissione, C-169/84, EU:C:1990:301, punto 28, e del 20 gennaio 2022, Deutsche Lufthansa/Commissione, C-594/19 P, EU:C:2022:40, punti 74 e 75 nonché giurisprudenza ivi citata).

64 Nel caso di specie, l'AITTV contesta, sotto un primo profilo, al Tribunale di aver dichiarato, al punto 69 della sentenza impugnata, che la Wizz Air e la Carpatair erano concorrenti su cinque rotte in partenza dall'aeroporto internazionale di Timişoara, senza prendere in considerazione le controargomentazioni dedotte dinanzi ad esso.

65 A tal riguardo, occorre ricordare, da un lato, che il motivo d'impugnazione attinente alla mancata risposta, da parte del Tribunale, ad argomenti dedotti in primo grado equivale, in sostanza, a invocare una violazione dell'obbligo di motivazione derivante dall'articolo 36 dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, applicabile al Tribunale in forza dell'articolo 53, primo comma, di tale Statuto, e dell'articolo 117 del regolamento di procedura del Tribunale (v., in tal senso, sentenze del 20 maggio 2010, Gogos/Commissione, C-583/08 P, EU:C:2010:287, punto 29, nonché del 14 settembre 2023, Land Rheinland-Pfalz/Deutsche Lufthansa, C-466/21 P, EU:C:2023:666, punto 93).

66 Dall'altro lato, dai punti da 64 a 69 della sentenza impugnata emerge che il Tribunale ha constatato che la Wizz Air e la Carpatair erano in concorrenza su cinque rotte in partenza dall'aeroporto internazionale di Timişoara, in quanto tali rotte servivano gli stessi aeroporti o aeroporti distanti meno di 100 km. Per contro, da nessun passaggio della sentenza impugnata risulta che il Tribunale abbia esaminato gli argomenti con i quali l'AITTV contestava l'esistenza di tale concorrenza, là dove quest'ultima società ha fatto valere, in particolare, al punto 15 della sua memoria di intervento dinanzi al Tribunale, che la Wizz Air e la Carpatair avevano modelli commerciali diversi nonché una flotta di aerei dalle caratteristiche tecniche distinte.

67 È vero che il Tribunale non è tenuto a fornire una spiegazione che segua esaustivamente e uno per uno tutti i ragionamenti svolti dalle parti della controversia, sicché la motivazione del Tribunale può essere implicita, a condizione che consenta agli interessati di conoscere le ragioni per le quali il Tribunale non ha accolto i loro argomenti ed alla Corte di disporre degli elementi sufficienti per esercitare il suo controllo (sentenze del 9 settembre 2008, FIAMM e a./Consiglio e Commissione, C-120/06 P e C-121/06 P, EU:C:2008:476, punto 96, nonché del 14 settembre 2023, Land Rheinland-Pfalz/Deutsche Lufthansa, C-466/21 P, EU:C:2023:666, punto 94).

68 È altresì vero, come ricordato al punto 63 della presente sentenza, che, nell'ambito della valutazione della ricevibilità di un ricorso ai sensi dell'articolo 263, quarto comma, TFUE, la dimostrazione, da parte del ricorrente, di una lesione sostanziale alla sua posizione sul mercato di cui trattasi non implica una pronuncia definitiva sui rapporti concorrenziali tra tale ricorrente e il presunto beneficiario dell'aiuto in questione.

69 Ciò premesso, nella misura in cui, nel caso di specie, i dati presentati dall'AITTV miravano a contestare la pertinenza degli elementi forniti dalla Carpatair al fine di dimostrare che, *prima facie*, tale compagnia aerea era in concorrenza con la Wizz Air, il Tribunale, per soddisfare

l'obbligo di motivazione al quale è tenuto, avrebbe dovuto esporre le ragioni per le quali riteneva che tali dati non fossero idonei a mettere in discussione la sua valutazione secondo cui la Carpatair e la Wizz Air erano concorrenti.

70 Da quanto precede risulta che il Tribunale, dichiarando che la Carpatair era in concorrenza con la Wizz Air su cinque rotte in partenza dall'aeroporto internazionale di Timişoara, senza esporre le ragioni per le quali non ha accolto gli argomenti dell'AITTV diretti a contestare l'esistenza di una siffatta concorrenza, ha violato l'obbligo di motivare le sue sentenze in modo sufficiente per consentire agli interessati di prendere conoscenza dei motivi sui quali si è basato e alla Corte di disporre degli elementi per esercitare il suo controllo nell'ambito di un'impugnazione.

71 Sotto un secondo profilo, la Wizz Air e l'AITTV ritengono che il Tribunale non abbia dimostrato, ai punti da 73 a 85 della sentenza impugnata, che gli accordi del 2008 e del 2010 potevano essere la causa della lesione sostanziale alla posizione concorrenziale della Carpatair.

72 Nella sentenza impugnata, il Tribunale si è basato su due motivi per concludere, al punto 79 della sentenza impugnata, che la Carpatair aveva dimostrato che gli accordi del 2008 e del 2010 erano una delle cause dell'incidenza sostanziale sulla sua posizione sui mercati e della lesione alla sua posizione concorrenziale.

73 Da un lato, il Tribunale ha osservato, al punto 77 della sentenza impugnata, che, durante il procedimento amministrativo, la Carpatair si è lamentata di un mancato guadagno derivante dall'impossibilità, per tale compagnia aerea, di rilevare due rotte in partenza dall'aeroporto internazionale di Timişoara verso il nord Italia.

74 Come risulta dalla giurisprudenza citata al punto 61 della presente sentenza, spetta tuttavia al ricorrente fornire dinanzi al Tribunale gli elementi di prova che dimostrino la sua legittimazione ad agire. Orbene, come rilevato dalla Wizz Air e dall'AITTV, sostenute dalla Commissione, la Carpatair non ha invocato tale mancato guadagno nel suo ricorso in primo grado.

75 Sebbene la Carpatair abbia allegato a tale ricorso, quale allegato A.8, le osservazioni che essa aveva presentato in occasione del procedimento amministrativo e nelle quali menzionava detto mancato guadagno, è giocoforza constatare che tale ricorso menziona questo allegato solo alla sua nota a piè della pagina 31 e che tale nota rinvia unicamente in modo globale a detto allegato. Nessun passaggio del ricorso della Carpatair dedicato alla ricevibilità del suo ricorso di annullamento menzionava un siffatto mancato guadagno causato dalla concorrenza sleale della Wizz Air.

76 Orbene, «l'esposizione sommaria dei motivi», che deve essere indicata in ogni ricorso, ai sensi dell'articolo 21 dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, applicabile al Tribunale in forza dell'articolo 53, primo comma, di tale Statuto, e dell'articolo 76, lettera d), del regolamento di procedura del Tribunale, significa che il ricorso deve rendere manifesto in cosa consiste il motivo sul quale il ricorso si fonda. Affinché un ricorso dinanzi al Tribunale sia ricevibile, occorre quindi, in particolare, che gli elementi essenziali di fatto e di diritto sui quali esso si fonda emergano, per lo meno sommariamente, ma in modo coerente e comprensibile, dal testo stesso dell'atto introduttivo. Se è vero che il contenuto di quest'ultimo può essere suffragato e completato, su punti specifici, mediante rinvii a determinati passi di atti che vi sono allegati, un rinvio globale ad altri scritti, anche allegati al ricorso, non può supplire alla mancanza degli elementi essenziali dell'argomentazione in diritto che, ai sensi di tali disposizioni, devono

figurare nel ricorso (v., in tal senso, sentenze del 3 marzo 2022, WV/SEAE, C-162/20 P, EU:C:2022:153, punti 67 e 68, e del 27 febbraio 2024, EUIPO/The KaiKai Company Jaeger Wichmann, C-382/21 P, EU:C:2024:172, punto 96).

77 Di conseguenza, in tali circostanze, non spettava al Tribunale integrare l'argomento sviluppato dalla Carpatair nel suo ricorso, ricercando e individuando, negli allegati a quest'ultimo, elementi di prova idonei a suffragare la ricevibilità del ricorso di tale società.

78 Il Tribunale ha quindi commesso un errore di diritto basandosi, al punto 77 della sentenza impugnata, sull'esistenza di un mancato guadagno derivante dall'impossibilità, per la Carpatair, di rilevare due rotte in partenza dall'aeroporto internazionale di Timișoara verso il nord Italia.

79 Dall'altro lato, il Tribunale ha rilevato, ai punti da 74 a 76 della sentenza impugnata, che dall'allegato A.7. del ricorso risulta che, tra il 2008 e il 2010, il rendimento netto della Carpatair sulle cinque rotte in partenza dall'aeroporto internazionale di Timișoara sulle quali esso ha dichiarato che tale società era in concorrenza con la Wizz Air era diminuito del 52%, per quanto riguarda quattro rotte verso l'Italia, e del 57%, per quanto riguarda la rotta verso Düsseldorf (Germania).

80 In proposito occorre rilevare che, come fatto valere dalla Wizz Air, tale constatazione deriva da uno snaturamento dell'allegato A.7 del ricorso di annullamento della Carpatair. Infatti, tali percentuali non riflettono la diminuzione di rendimento di dette rotte, ma equivalgono al rapporto che rappresentano i rendimenti su dette rotte per il 2010 rispetto ai rendimenti sulle stesse rotte per il 2008, come riconosce d'altronde la Carpatair nella sua suo comparsa di risposta.

81 Inoltre, come fanno valere la Wizz Air e l'AITTV, senza essere contraddette dalla Carpatair, da tale allegato A.7 risulta che, nel corso dello stesso periodo, il rendimento di talune rotte assicurate dalla Carpatair in partenza dall'aeroporto internazionale di Timișoara, sulle quali il Tribunale ha dichiarato, al punto 69 della sentenza impugnata, che quest'ultima società non aveva dimostrato di essere in concorrenza con la Wizz Air, è diminuito tanto quanto, se non di più, il rendimento delle rotte sulle quali, secondo il Tribunale, la Carpatair era in concorrenza diretta con la Wizz Air.

82 Omettendo di tener conto di tali elementi, sebbene emergessero manifestamente dall'allegato A.7 del ricorso in primo grado della Carpatair e astenendosi dallo spiegare le ragioni di detta omissione, il Tribunale ha snaturato tale elemento di prova e ha violato il suo obbligo di motivazione.

83 Inoltre, alla luce di una siffatta diminuzione globale del rendimento delle rotte operate dalla Carpatair in partenza dall'aeroporto internazionale di Timișoara, il Tribunale non poteva limitarsi ad affermare, al punto 80 della sentenza impugnata, che gli elementi prodotti da tale compagnia aerea al fine di dimostrare che gli accordi del 2008 e del 2010 potevano ledere in modo sostanziale la sua posizione concorrenziale sui mercati di cui trattasi non erano rimessi in discussione dagli argomenti volti a dimostrare che tale diminuzione poteva essere stata causata da altri fattori, come il modello commerciale asseritamente desueto di detta compagnia aerea, la concorrenza che la stessa compagnia intratteneva con compagnie aeree diverse dalla Wizz Air o la crisi finanziaria mondiale, senza prendere in considerazione tali argomenti e, in ogni caso, senza spiegare le ragioni per le quali detti argomenti dovevano essere respinti.

84 È vero che, come ricorda il Tribunale al punto 82 della sentenza impugnata, non si può pretendere dalla Carpatair di dimostrare che le sue difficoltà finanziarie sostanziali sono esclusivamente dovute agli accordi del 2008 e del 2010. Ciò premesso, occorre inoltre che il Tribunale abbia potuto concludere che era quantomeno plausibile che detti accordi fossero la causa di tali difficoltà.

85 Dall'insieme delle considerazioni che precedono risulta che il Tribunale non ha giustificato la sua valutazione secondo cui gli accordi del 2008 e del 2010 potevano ledere in modo sostanziale la posizione concorrenziale della Carpatair sui mercati interessati.

86 Per quanto riguarda, in secondo luogo, la valutazione del Tribunale, ai punti 71 e 72 della sentenza impugnata, secondo cui la Carpatair ha dimostrato di avere uno status particolare che la caratterizzava rispetto alle altre compagnie aeree presenti nell'aeroporto internazionale di Timișoara, occorre ricordare, in via preliminare, che le questioni relative alla ricevibilità di un ricorso di annullamento costituiscono questioni di ordine pubblico che spetta ai giudici dell'Unione esaminare in qualsiasi momento, anche d'ufficio (sentenza del 21 settembre 2023, China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic Products e a./Commissione, C-478/21 P, EU:C:2023:685, punto 42 nonché giurisprudenza ivi citata).

87 Orbene, l'affermazione contenuta al punto 72 della sentenza impugnata, secondo cui la Carpatair godeva di uno status speciale in quanto era l'unica compagnia in concorrenza diretta con la Wizz Air su cinque rotte in partenza dall'aeroporto internazionale di Timișoara, è inficiata da un difetto di motivazione, come rilevato al punto 70 della presente sentenza.

88 Gli asseriti rapporti concorrenziali tra la Wizz Air e la Carpatair non potevano quindi suffragare la constatazione secondo cui quest'ultima compagnia aerea godeva di uno status speciale che la caratterizzava rispetto a chiunque altro e, pertanto, l'individualizzava in modo analogo a quello del destinatario della decisione controversa, vale a dire la Romania.

89 In tali circostanze, l'affermazione, al punto 71 della sentenza impugnata, secondo cui l'attività dell'aeroporto internazionale di Timișoara era incentrata sulle attività della Carpatair e quest'ultima traeva il 90% del suo fatturato dalle sue attività a partire da tale aeroporto non può essere sufficiente a dimostrare che quest'ultima società, di cui non è stato sufficientemente dimostrato che fosse in concorrenza con la Wizz Air, sia individualmente interessata dalla parte della decisione controversa che constata che gli accordi del 2008 e del 2010, conclusi tra detto aeroporto e la Wizz Air, non costituiscono aiuti di Stato, ai sensi dell'articolo 107 TFUE.

90 Dall'insieme delle considerazioni che precedono risulta che il Tribunale non ha sufficientemente giustificato la sua conclusione secondo cui la Carpatair aveva dimostrato di essere individualmente interessata dalla parte della decisione controversa relativa agli accordi del 2008 e del 2010.

– *Sulla condizione per cui la Carpatair deve essere direttamente interessata*

91 Come giustamente ricordato dal Tribunale ai punti 87 e 89 della sentenza impugnata, al fine di dimostrare di essere direttamente interessata dalla decisione controversa, la Carpatair doveva, in particolare, dimostrare che tale decisione produce direttamente effetti sulla sua situazione giuridica esponendo, in modo pertinente, le ragioni per le quali detta decisione può porla in una situazione concorrenziale svantaggiosa.

92 In proposito, il Tribunale ha rilevato, al punto 90 della sentenza impugnata, che dal fascicolo risultava che la Wizz Air era la presunta beneficiaria degli accordi del 2008 e del 2010 e della AIP del 2010, che tale società e la Carpatair esercitavano attività analoghe e che esse erano attive sullo stesso mercato di servizi nonché sullo stesso mercato geografico. Esso ne ha quindi concluso che la Carpatair aveva dimostrato in modo pertinente che la decisione controversa poteva porla in una situazione concorrenziale svantaggiosa.

93 Tuttavia, l'AITTV contesta al Tribunale di aver, in sostanza, constatato, in tale punto 90, che la Wizz Air e la Carpatair erano concorrenti, senza tener conto delle controargomentazioni dedotte dinanzi ad esso al riguardo.

94 Come già esposto al punto 70 della presente sentenza, una siffatta constatazione del Tribunale è effettivamente viziata da un difetto di motivazione.

95 La sentenza impugnata è quindi inficiata da un difetto di motivazione anche nella parte in cui il Tribunale ha dichiarato che la Carpatair è direttamente interessata dalla decisione controversa nella misura in cui essa riguarda sia gli accordi del 2008 e del 2010 sia la AIP del 2010.

96 Dall'insieme delle considerazioni che precedono risulta che il Tribunale non ha sufficientemente giustificato il fatto che la Carpatair fosse legittimata ad agire per l'annullamento della decisione controversa. Pertanto, il primo motivo d'impugnazione della Wizz Air nonché il primo e il quinto motivo d'impugnazione dell'AITTV, nella parte in cui contestano tale legittimazione ad agire della Carpatair, devono essere accolti.

97 Senza che occorra statuire sugli altri motivi delle impugnazioni dell'AITTV e della Wizz Air, né sull'impugnazione della Commissione, in particolare nella parte in cui questi ultimi mirano a rimettere in discussione il ragionamento del Tribunale nel merito, occorre annullare la sentenza impugnata.

Sul ricorso dinanzi al Tribunale

98 Ai sensi dell'articolo 61, primo comma, seconda frase, dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, la Corte, in caso di annullamento della decisione del Tribunale, può statuire definitivamente sulla controversia qualora lo stato degli atti lo consenta.

99 Così non è nel caso di specie.

100 Infatti, tenuto conto dell'esistenza, nella sentenza impugnata, di snaturamenti degli elementi di prova e di difetti di motivazione, l'esame della ricevibilità del ricorso in primo grado e, se del caso, della fondatezza di tale ricorso implica valutazioni di fatto che richiederebbero, da parte della Corte, l'adozione di misure supplementari di organizzazione del procedimento o di istruzione del fascicolo.

101 Di conseguenza, occorre rinviare la causa al Tribunale.

Sulle spese

102 Poiché la causa viene rinviata dinanzi al Tribunale, occorre riservare le spese relative alle presenti impugnazioni.

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

1) **La sentenza del Tribunale dell'Unione europea dell'8 febbraio 2023, Carpatair/Commissione (T-522/20, EU:T:2023:51), è annullata.**

2) **La causa è rinviata al Tribunale dell'Unione europea.**

3) **Le spese sono riservate.**

Firme