Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Decima Sezione ampliata)

14 luglio 2021 *

«Aiuti di Stato – Mercato austriaco del trasporto aereo – Aiuto accordato dall'Austria a favore di una compagnia aerea nel contesto della pandemia di COVID-19 – Prestito subordinato a favore della Austrian Airlines – Decisione di non sollevare obiezioni – Aiuto precedentemente concesso alla società madre del beneficiario – Aiuto destinato a ovviare ai danni arrecati da un evento eccezionale – Libertà di stabilimento – Libera prestazione dei servizi – Parità di trattamento – Obbligo di motivazione»

Nella causa T-677/20,

Ryanair DAC, con sede in Swords (Irlanda),

Laudamotion GmbH, con sede in Schwechat (Austria),

rappresentate da E. Vahida, F.-C. Laprévote, V. Blanc, S. Rating e I.-G. Metaxas-Maranghidis, avvocati,

ricorrenti,

contro

Commissione europea, rappresentata da L. Flynn, F. Tomat e S. Noë, in qualità di agenti,

resistente,

sostenuta da

Repubblica federale di Germania, rappresentata da R. Kanitz, J. Möller e P.-L. Krüger, in qualità di agenti,

da

Repubblica d'Austria, rappresentata da A. Posch, J. Schmoll, G. Eberhard e S. Weber, in qualità di agenti,

e da

Austrian Airlines AG, con sede in Vienna (Austria), rappresentata da A. Zellhofer, avvocato,

* Lingua processuale: l'inglese.

intervenienti,

avente ad oggetto la domanda fondata sull'articolo 263 TFUE e diretta all'annullamento della decisione C(2020) 4684 final della Commissione, del 6 luglio 2020, relativa all'aiuto di Stato SA.57539 (2020/N) – Austria – COVID-19 – Aiuto a favore della Austrian Airlines,

IL TRIBUNALE (Decima Sezione ampliata),

composto da A. Kornezov (relatore), presidente, E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk, G. Hesse e D. Petrlík, giudici,

cancelliere: P. Cullen, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 23 aprile 2021,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Fatti

1 La Austrian Airlines AG (in prosieguo: l'«AUA») è una compagnia aerea che fa parte del gruppo Lufthansa, al cui vertice si trova la società madre Deutsche Lufthansa AG (in prosieguo: la «DLH»). Il gruppo Lufthansa comprende, segnatamente, le compagnie aeree Brussels Airlines SA/NV, AUA, Swiss International Air Lines Ltd e Edelweiss Air AG.

2 Il 23 giugno 2020 la Repubblica d'Austria ha notificato alla Commissione europea, conformemente all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, una misura d'aiuto individuale (in prosieguo: la «misura in questione»), concessa sotto forma di prestito subordinato convertibile in sovvenzione di EUR 150 milioni a favore dell'AUA. Detta misura mira a indennizzare l'AUA per i danni derivanti dall'annullamento o dalla riorganizzazione dei suoi voli a seguito dell'introduzione di restrizioni in materia di spostamenti e di altre misure di confinamento nel contesto della pandemia di COVID-19.

3 Il 6 luglio 2020 la Commissione ha adottato la decisione C(2020) 4684 final relativa all'aiuto di stato SA.57539 (2020/N) – Austria – COVID-19 – Aiuto a favore della Austrian Airlines (in prosieguo: la «decisione impugnata»), con la quale ha ritenuto che la misura in questione, da un lato, configurasse un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, e, dall'altro, fosse compatibile con il mercato interno in forza dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE.

4 La misura in questione si inserisce in una serie di misure di aiuto a favore dell'AUA e del gruppo Deutsche Lufthansa che possono essere sintetizzate nel modo seguente.

5 Con decisione del 22 marzo 2020, SA.56714 (2020/N) – Germania – Misure COVID-19, la Commissione ha autorizzato, sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE, un regime di aiuto istituito dalla Repubblica federale di Germania al fine di sostenere le imprese che necessitavano di liquidità per le loro attività in Germania, senza limitazioni quanto al settore economico interessato. In forza di detto regime, la DLH poteva ricevere una garanzia di Stato pari all'80% su un prestito di EUR 3 miliardi (in prosieguo: il «prestito tedesco»).

6 Con decisione del 17 aprile 2020, SA.56981 (2020/N) – Austria – Regime austriaco di garanzia dei prestiti ponte in forza del quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza dell'epidemia di COVID-19, come modificata dalla decisione del 9 giugno 2020 SA.57520 (2020/N) Austria – Misure austriache contro la crisi – COVID-19: Garanzie per le grandi imprese sulla base della legge sulla garanzia del 1977 da parte della Austria Wirtschaftsservice GmbH (aws) – Modifica del regime di aiuto SA.56981 (2020/N), la Commissione ha autorizzato, a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE, un regime di aiuto istituito dalla Repubblica d'Austria a favore delle imprese interessate dalla pandemia di COVID-19, senza limitazioni quanto al settore economico interessato (in prosieguo: il «regime di aiuto austriaco»). In forza di detto regime, la Repubblica d'Austria ha accordato all'AUA un aiuto sotto forma di una garanzia di Stato del 90% su un prestito di EUR 300 milioni erogato da un consorzio di banche commerciali.

7 Con decisione del 25 giugno 2020, SA.57153 (2020/N) – Germania – COVID-19 – Aiuto a Lufthansa (in prosieguo: la «decisione Lufthansa»), la Commissione ha autorizzato, sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE, la concessione di un aiuto individuale di EUR 6 miliardi a favore della DLH, composto, anzitutto, da EUR 306 044 326,40 di partecipazione al capitale, in secondo luogo, da EUR 4 693 955 673,60 di «partecipazione senza diritto di voto», uno strumento di capitale ibrido, trattato come capitale proprio in base ai principi contabili internazionali, e, in terzo luogo, di EUR 1 miliardo a titolo di «partecipazione senza diritto di voto» con le caratteristiche di un titolo di credito convertibile. La DLH poteva servirsi di detto aiuto per sostenere le altre società del gruppo Lufthansa che non si trovavano in una situazione di difficoltà finanziaria al 31 dicembre 2019, compresa l'AUA.

8 La decisione Lufthansa precisa che la misura di aiuto ivi considerata è parte di un più ampio insieme di misure di sostegno a favore del gruppo Lufthansa, composto dalle seguenti misure:

– il prestito tedesco a favore della DLH menzionato al punto 5 supra;

– una garanzia di Stato del 90% su un prestito di EUR 300 milioni che la Repubblica d'Austria intendeva concedere all'AUA nel quadro del regime di aiuto austriaco menzionato al punto 6 supra;

– la misura in questione, menzionata al punto 2 supra;

– un sostegno alla liquidità di EUR 250 milioni e un prestito di EUR 40 milioni concessi dal Regno del Belgio a favore della Brussels Airlines;

– una garanzia di Stato dell'85% su un prestito di EUR 1,4 miliardi concesso dalla Confederazione Svizzera alla Swiss International Air Lines e alla Edelweiss Air.

9 Nella decisione Lufthansa, la Commissione ha osservato sostanzialmente che le misure di aiuto concesse da altri Stati a favore delle imprese del gruppo Lufthansa, vale a dire quelle elencate nel secondo, terzo, quarto e quinto trattino del precedente punto 8, e che comprendono così anche la misura in questione, sarebbero dedotte dall'aiuto individuale a favore della DLH oggetto della decisione de qua o dal prestito tedesco.

Procedimento e conclusioni delle parti

10 Con atto introduttivo depositato presso la cancelleria del Tribunale il 13 novembre 2020, le ricorrenti, Ryanair DAC e Laudamotion GmbH, hanno proposto il presente ricorso.

11 Con atto depositato presso la cancelleria del Tribunale in pari data, le ricorrenti hanno chiesto che la causa fosse trattata secondo il procedimento accelerato, conformemente agli articoli 151 e 152 del regolamento di procedura del Tribunale. Con decisione dell'11 dicembre 2020, il Tribunale (Decima Sezione) ha accolto l'istanza di procedimento accelerato.

12 La Commissione ha depositato il controricorso presso la cancelleria del Tribunale il 23 dicembre 2020.

13 Il 28 dicembre 2020, in forza dell'articolo 106, paragrafo 2, del regolamento di procedura, le ricorrenti hanno presentato una domanda motivata di udienza di discussione.

14 Con atti depositati presso la cancelleria del Tribunale rispettivamente il 9, il 18 e il 19 febbraio 2021, la Repubblica federale di Germania, l'AUA e la Repubblica d'Austria hanno chiesto di intervenire nel presente procedimento a sostegno delle conclusioni della Commissione.

15 Con decisioni rispettivamente del 18 febbraio e del 2 marzo 2021, il presidente della Decima Sezione del Tribunale ha ammesso gli interventi della Repubblica federale di Germania e della Repubblica d'Austria.

16 Con ordinanza del 9 marzo 2021, il presidente della Decima Sezione del Tribunale ha ammesso l'intervento dell'AUA.

17 Con misure di organizzazione del procedimento, notificate rispettivamente il 24 febbraio e il 10 marzo 2021, la Repubblica federale di Germania, l'AUA e la Repubblica d'Austria sono state autorizzate, ai sensi dell'articolo 154, paragrafo 3, del regolamento di procedura, a depositare una memoria di intervento. Il 10, il 24 e il 25 marzo 2021, la Repubblica federale di Germania, l'AUA e la Repubblica d'Austria hanno rispettivamente fatto pervenire alla cancelleria del Tribunale le loro memorie di intervento.

18 Su proposta della Decima Sezione, il Tribunale, in forza dell'articolo 28 del regolamento di procedura, ha deciso di rimettere la causa dinanzi a un collegio giudicante ampliato.

19 All'udienza del 23 aprile 2021 le parti hanno svolto le loro difese orali e hanno risposto ai quesiti posti dal Tribunale.

20 Le ricorrenti chiedono che il Tribunale voglia:

– annullare la decisione impugnata;

– condannare la Commissione alle spese.

21 La Commissione chiede che il Tribunale voglia:

– respingere il ricorso;

– condannare le ricorrenti alle spese.

22 La Repubblica federale di Germania e la Repubblica d'Austria, al pari della Commissione, chiedono il rigetto del ricorso in quanto infondato e la condanna delle ricorrenti alle spese.

23 L'AUA chiede al Tribunale di respingere il ricorso in quanto irricevibile, di respingerlo nel merito quanto al resto e di condannare le ricorrenti alle spese.

In diritto

24 Occorre ricordare che il giudice dell'Unione europea è legittimato a valutare, a seconda delle circostanze di ciascuna fattispecie, se una buona amministrazione della giustizia giustifichi il rigetto di un ricorso nel merito, senza statuire preliminarmente sulla sua ricevibilità (v., in tal senso, sentenze del 26 febbraio 2002, Consiglio/Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, punti 51 e 52, e del 14 settembre 2016, Trajektna luka Split/Commissione, T-57/15, non pubblicata, EU:T:2016:470, punto 84). Pertanto, tenuto conto, in particolare, delle considerazioni che hanno condotto alla concessione di un trattamento accelerato del presente procedimento e dell'importanza, tanto per le ricorrenti quanto per la Commissione e la Repubblica d'Austria, di una risposta rapida nel merito, occorre anzitutto esaminare la fondatezza del ricorso, senza statuire preliminarmente sulla sua ricevibilità.

25 A sostegno del ricorso, le ricorrenti deducono cinque motivi, vertenti rispettivamente, il primo, sul fatto che la Commissione avrebbe omesso di valutare il possibile aiuto a favore o da parte della «Lufthansa»; il secondo, sulla violazione dei principi di non discriminazione, di libera prestazione dei servizi e di libertà di stabilimento; il terzo, sul fatto che la Commissione avrebbe applicato in maniera erronea l'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE e avrebbe commesso un manifesto errore di valutazione; il quarto, sul fatto che la Commissione avrebbe dovuto avviare un procedimento di indagine formale e, il quinto, sulla violazione dell'obbligo di motivazione ai sensi dell'articolo 296 TFUE.

Sul primo motivo, vertente sulla mancata valutazione, da parte della Commissione, del possibile aiuto a favore o da parte della «Lufthansa»

26 Le ricorrenti sostengono, in primo luogo, che la Commissione ha commesso un errore di diritto e un manifesto errore di valutazione omettendo di verificare se anche la «Lufthansa» benefici della misura in questione. Se così fosse, la misura in questione diverrebbe incompatibile ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE, in quanto non coprirebbe più i «costi ammissibili» collegati ai danni subiti dall'AUA. Detto aiuto potrebbe infatti essere utilizzato per fini diversi dal suo obiettivo iniziale.

27 In secondo luogo, e in senso opposto, la Commissione avrebbe omesso di tener conto del complesso degli aiuti concessi al gruppo Lufthansa. La Commissione avrebbe infatti omesso di valutare se l'AUA possa beneficiare – oltre che della capitalizzazione di EUR 150 milioni ad essa concessa dalla DLH e citata nella decisione impugnata – anche di un aiuto ulteriore, il che comporterebbe una compensazione in eccesso dei danni cui la misura in questione mira a porre rimedio.

28 La Commissione, sostenuta dalla Repubblica federale di Germania, dalla Repubblica d'Austria e dall'AUA, contesta gli argomenti addotti dalle ricorrenti.

29 In primo luogo, occorre osservare che, ai punti 5, 48, 49 e 50 della decisione impugnata, la Commissione ha spiegato che la misura in questione rientrava in un pacchetto finanziario a favore dell'AUA di un importo complessivo di EUR 600 milioni, costituito, oltre che dalla misura in questione, da un contributo di EUR 150 milioni in ricapitalizzazione proveniente dalla DLH (in prosieguo: l'«iniezione di capitale da parte della DLH») e da un aiuto sotto forma di garanzia di Stato pari al 90% su un prestito di EUR 300 milioni concesso da un consorzio di banche commerciali, accordato all'AUA in forza del regime di aiuto austriaco (v. punto 6 supra). A tal riguardo, la Commissione ha osservato che, mentre la misura in questione mirava a rimediare ai danni subiti dall'AUA per effetto dell'annullamento e della riorganizzazione dei suoi voli a causa dell'introduzione di restrizioni ai viaggi e di altre misure di confinamento legate alla pandemia di COVID-19, le altre parti del pacchetto finanziario a suo favore citate supra miravano, quanto ad esse, a garantire la sua solvibilità e una capitalizzazione adeguata al fine di consentirle di far fronte agli effetti della pandemia di COVID-19 non coperti dalla misura in questione e a problematiche di carattere tecnologico senza collegamento con detta pandemia.

30 In secondo luogo, nel punto 25 della decisione impugnata, la Commissione ha ricordato che l'aiuto oggetto della decisione Lufthansa poteva essere utilizzato dalla DLH per sostenere le altre società del gruppo Lufthansa che non si trovavano in difficoltà finanziare al 31 dicembre 2019, compresa l'AUA. Al punto 85 della decisione impugnata, la Commissione ha inoltre spiegato che, in conformità del punto 54 della comunicazione del 19 marzo 2020, dal titolo «Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19» (GU 2020, C 91 I, pag. 1), modificata il 3 aprile 2020 (GU 2020, C 112 I, pag. 1), il 13 maggio 2020 (GU 2020, C 164, pag. 3) e il 29 giugno 2020 (GU 2020, C 218, pag. 3) (in prosieguo: il «quadro temporaneo»), nell'esaminare la proporzionalità dell'aiuto oggetto della decisione Lufthansa essa aveva tenuto conto delle misure di aiuto supplementari concesse o previste nel contesto della pandemia di COVID-19 a favore delle società del gruppo Lufthansa. A tal riguardo, nel medesimo punto della decisione impugnata, la Commissione ha ricordato di essere pervenuta, nella decisione Lufthansa, alla conclusione che il complesso delle misure di aiuto ricordate supra al punto 8, compresa la misura in questione e quella concessa a favore dell'AUA in forza del regime di aiuto austriaco, era limitato al minimo necessario per ripristinare la struttura patrimoniale del gruppo Lufthansa e garantire la sostenibilità di quest'ultimo.

31 In terzo luogo, occorre altresì osservare che la Commissione aveva già tenuto conto di tutte le misure di aiuto concesse a favore delle società del gruppo Lufthansa, comprese quelle a favore dell'AUA, nonché dei rapporti tra di esse, all'interno della decisione Lufthansa, adottata due settimane prima della decisione impugnata, e alla quale la Commissione rinvia in più occasioni all'interno di quest'ultima. La decisione Lufthansa rappresenta pertanto un elemento del contesto in cui si inserisce la decisione impugnata che deve, di conseguenza, essere preso in considerazione, restando impregiudicata la sua legittimità, che non è oggetto della presente controversia.

32 Al punto 77 e ai punti da 114 a 121 della decisione Lufthansa, la Commissione ha osservato, essenzialmente, che il sostegno concesso da altri Stati alle società del gruppo Lufthansa sarebbe dedotto, a seconda dei casi, o dall'importo oggetto della decisione di cui trattasi, o dal prestito tedesco (v. punto 5 supra). In particolare, al punto 115 di detta decisione, la Commissione ha osservato, da una parte, che il prestito che la Repubblica d'Austria intendeva concedere all'AUA in forza del regime di aiuto austriaco, di un importo sino a EUR 300 milioni, sarebbe stato dedotto dal prestito tedesco e, dall'altra, che l'importo di EUR 150 milioni che la Repubblica d'Austria intendeva concedere all'AUA in forza della misura in questione sarebbe stato dedotto o dalla prima partecipazione senza diritto di voto citata supra al punto 7, o dal prestito tedesco.

33 In quarto luogo, quanto all'iniezione di capitale da parte della DLH, la Commissione ha osservato, al punto 26 della decisione impugnata, che, se il relativo importo dovesse provenire dall'aiuto oggetto della decisione Lufthansa, esso costituirebbe, in ogni caso, un aiuto già autorizzato ai sensi di detta decisione.

34 Dal complesso degli elementi già citati, emerge pertanto che, contrariamente a quanto sostenuto dalle ricorrenti, la Commissione ha esplicitamente esaminato tutte le misure di aiuto concesse a favore delle società del gruppo Lufthansa e il rapporto tra di esse.

35 Le ricorrenti sostengono quindi a torto che la Commissione avrebbe omesso di esaminare le succitate misure di aiuto nel loro complesso.

36 Quanto all'argomento dedotto dalle ricorrenti secondo cui sussisterebbe il rischio che la misura in questione, concessa all'AUA, vada a beneficio anche di «Lufthansa», occorre osservare che detto argomento non tiene adeguatamente conto del rapporto tra le diverse misure di aiuto, descritte supra al punto 8.

37 Infatti, da detto rapporto emerge che qualora le società del gruppo Lufthansa, come l'AUA, avessero beneficiato degli aiuti concessi da uno Stato diverso dalla Repubblica federale di Germania, il relativo importo sarebbe stato dedotto dall'importo concesso al gruppo Lufthansa da quest'ultimo Stato membro. Le succitate misure di aiuto attuano così un meccanismo di deduzioni, in base al quale l'aiuto concesso dalla Repubblica federale di Germania a favore dell'intero gruppo Lufthansa è ridotto in misura corrispondente agli aiuti concessi da altri Stati a una determinata società del suddetto gruppo, cosicché l'importo complessivo di cui quest'ultimo beneficia resta invariato.

38 Pertanto, il rischio, invocato dalle ricorrenti, che la misura in questione «si riversi» sulla DLH o sulle altre società del gruppo Lufthansa non si accorda con il succitato meccanismo di deduzioni.

39 Lo stesso vale per l'argomento delle ricorrenti secondo cui esisterebbe un rischio contrario, vale a dire che l'AUA benefici di un sostegno da parte della DLH che vada oltre l'iniezione di capitale, il che, a loro avviso, potrebbe comportare una compensazione in eccesso a favore dell'AUA.

40 A questo proposito, occorre preliminarmente osservare che, nella decisione impugnata, la Commissione ha tenuto conto dell'iniezione di capitale da parte della DLH. Infatti, da una parte, essa ha constatato, al punto 26 della decisione impugnata, che, se detto importo dovesse essere tratto dall'aiuto oggetto della decisione Lufthansa, si tratterebbe in ogni caso di un aiuto già autorizzato dalla Commissione. Dall'altra, nei punti da 82 a 89 della decisione impugnata, essa ha osservato che la summenzionata iniezione di capitale non coprirebbe gli stessi costi compresi nel danno al quale mirava a porre rimedio la misura in questione.

41 Pur se le ricorrenti insistono sul fatto che non è escluso che la DLH trasferisca all'AUA ulteriori liquidità rispetto all'iniezione di capitale, tale affermazione resta ipotetica, dal momento che le ricorrenti non forniscono alcun elemento concreto in tal senso. In ogni caso, e anche ammesso che la DLH abbia quest'intenzione, resterebbero valide le considerazioni svolte al punto 40 supra, anzitutto, poiché un siffatto ipotetico trasferimento di liquidità supplementari trarrebbe origine dall'aiuto già autorizzato nella decisione Lufthansa, la cui legittimità non è oggetto del presente ricorso, e, in secondo luogo, in quanto il prestito tedesco e l'aiuto oggetto della decisione Lufthansa, fondati sull'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE, da una parte, e la misura in questione, fondata sull'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE, dall'altra, non sono intesi a

coprire i medesimi costi ammissibili, come sottolineato dalla Commissione nei punti 82 e 83 della decisione impugnata. Infatti, mentre le prime misure mirano a garantire la solvibilità e una capitalizzazione adeguata del beneficiario, la misura in questione mira a porre rimedio al danno cagionato dall'annullamento e dalla riorganizzazione dei voli dell'AUA a causa dell'introduzione di restrizioni ai viaggi e di altre misure di confinamento legate alla pandemia di COVID-19.

42 Inoltre, il meccanismo di deduzioni citato al punto 37 supra, e non contestato dalle ricorrenti, disciplina il rapporto tra dette diverse misure di aiuto, riducendo così il rischio di compensazione in eccesso a favore dell'AUA. Infatti, come risulta dal punto 85 della decisione impugnata, nella decisione Lufthansa la Commissione era già giunta alla conclusione che il complesso delle misure di aiuto citate al punto 8 supra, compresa la misura in questione e quella concessa a favore dell'AUA in forza del regime di aiuto austriaco, era limitato al minimo necessario per ripristinare la struttura del capitale del gruppo Lufthansa e garantire la sostenibilità di quest'ultimo. Così, posto che, grazie al suddetto meccanismo di deduzioni, l'importo complessivo di cui potrebbe beneficiare il suddetto gruppo resta invariato, il rischio contrario di uno «straripamento» dedotto dalle ricorrenti sembra irrilevante ai fini della valutazione complessiva di tutte le misure di cui trattasi compiuta dalla Commissione.

43 Le ricorrenti affermano, infine, che la misura in questione si inserisce in un contesto comparabile a quello della misura di aiuto a favore della KLM, autorizzata con la decisione C(2020) 4871 final, relativa all'aiuto di Stato SA.57116 (2020/N) – Paesi Bassi – COVID-19: Garanzia di Stato e prestito di Stato a favore della KLM (in prosieguo: la «decisione KLM»), poiché tanto la decisione impugnata quanto la decisione KLM riguarderebbero beneficiari che sono parte di un gruppo di imprese. Tuttavia, diversamente da quanto sostenuto dalle ricorrenti, la decisione KLM riguardava una fattispecie ben distinta rispetto a quella oggetto della presente causa, caratterizzata dal fatto che la Commissione aveva esaminato separatamente due misure di aiuto concesse a due società appartenenti al medesimo gruppo, benché la loro società madre svolgesse un determinato ruolo nella concessione e nell'amministrazione di tali aiuti. È in tali circostanze che il Tribunale ha rilevato che la Commissione aveva omesso di motivare a sufficienza la sua conclusione secondo cui, da una parte, i rispettivi beneficiari di tali aiuti erano esclusivamente le società figlie, e non la società madre o il gruppo in quanto tale, e, dall'altra, che l'aiuto concesso a una di esse non poteva in nessun caso andare a vantaggio dell'altra [sentenza del 19 maggio 2021, Ryanair/Commissione (KLM; Covid-19), T-643/20, EU:T:2021:286]. Orbene, a differenza delle circostanze alla base di detta sentenza, nella presente fattispecie, come emerge dai punti da 31 a 42 supra, la Commissione ha pienamente tenuto conto del fatto che l'aiuto oggetto della decisione Lufthansa poteva essere a beneficio di tutte le società del gruppo Lufthansa, ha espressamente esaminato il rapporto tra detto aiuto e gli altri aiuti che potevano essere concessi a quelle stesse società e ha valutato la proporzionalità di tali aiuti, considerati nel loro complesso.

44 Occorre quindi respingere il primo motivo in quanto infondato.

Sul secondo motivo, vertente sulla violazione dei principi di non discriminazione, di libera prestazione dei servizi e di libertà di stabilimento

45 Le ricorrenti sostengono che la Commissione ha violato il principio di non discriminazione e il principio della libera prestazione dei servizi e della libertà di stabilimento, poiché la misura in questione è unicamente a beneficio della AUA.

46 La Commissione, la Repubblica federale di Germania, la Repubblica d'Austria e l'AUA contestano l'argomentazione delle ricorrenti.

47 Occorre ricordare che gli aiuti di Stato che violano le disposizioni del Trattato o i principi generali del diritto dell'Unione non possono essere dichiarati compatibili con il mercato interno (sentenza del 22 settembre 2020, Austria/Commissione, C-594/18 P, EU:C:2020:742, punto 44, v. altresì, in tal senso, sentenza del 15 aprile 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, punti 50 e 51).

Sulla violazione del principio di non discriminazione

48 Il principio di non discriminazione impone che situazioni analoghe non siano trattate in maniera diversa e che situazioni diverse non siano trattate in maniera uguale, a meno che tale trattamento non sia obiettivamente giustificato (sentenza del 15 aprile 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, punto 66; v. altresì, in tal senso, sentenza del 5 giugno 2018, Montero Mateos, C-677/16, EU:C:2018:393, punto 49).

49 Gli elementi che caratterizzano situazioni diverse nonché la comparabilità di queste ultime devono, in particolare, essere determinati e valutati alla luce dell'oggetto e dello scopo dell'atto dell'Unione che stabilisce la distinzione di cui trattasi. Devono, inoltre, essere presi in considerazione i principi e gli obiettivi del settore cui si riferisce l'atto in parola (sentenza del 16 dicembre 2008, Arcelor Atlantique et Lorraine e a., C-127/07, EU:C:2008:728, punto 26).

50 Occorre inoltre ricordare che il principio di proporzionalità, che rientra tra i principi generali del diritto dell'Unione, esige che gli atti delle istituzioni dell'Unione non vadano oltre quanto è opportuno e necessario per realizzare gli obiettivi legittimi perseguiti dalla normativa di cui trattasi (sentenza del 17 maggio 1984, Denkavit Nederland, 15/83, EU:C:1984:183, punto 25), fermo restando che, qualora sia possibile una scelta fra più misure appropriate, si deve ricorrere alla meno restrittiva e che gli inconvenienti causati non devono essere sproporzionati rispetto alle finalità ricercate [sentenza del 30 aprile 2019, Italia/Consiglio (Quota di pesce spada del Mediterraneo), C-611/17, EU:C:2019:332, punto 55].

51 Le ricorrenti sostengono che la decisione impugnata autorizza un trattamento discriminatorio che non sarebbe necessario per conseguire l'obiettivo della misura in questione, vale a dire ovviare ai danni cagionati dall'annullamento e dalla riorganizzazione dei voli a causa delle restrizioni ai viaggi e delle altre misure di confinamento imposte nel quadro della pandemia di COVID-19. Esse constatano che il gruppo Ryanair detiene l'8% del mercato austriaco e ha subito pertanto circa l'8% dei danni causati dalla pandemia di COVID-19. Se la misura in questione fosse stata riconosciuta a tutte le compagnie aeree operanti in Austria, l'obiettivo della misura sarebbe stato raggiunto senza discriminazioni. A questo riguardo, la decisione impugnata non spiegherebbe le ragioni per cui la misura in questione è stata concessa unicamente all'AUA, benché le altre compagnie aeree operanti in Austria abbiano parimenti subito danni a causa delle restrizioni ai viaggi e delle misure di confinamento imposte nel quadro della pandemia COVID-19. A parere delle ricorrenti, la misura in questione sarebbe una misura di «evidente nazionalismo economico».

52 A questo riguardo, occorre anzitutto ricordare che la misura in questione mira unicamente a indennizzare parzialmente l'AUA per i danni derivanti dall'annullamento o dalla riorganizzazione dei suoi voli a seguito dell'introduzione di restrizioni in materia di spostamenti o di altre misure di confinamento nel contesto della pandemia di COVID-19.

53 È certamente vero, come correttamente sostengono le ricorrenti, che tutte le compagnie aeree operanti in Austria sono state interessate da dette restrizioni e hanno tutte subito, di conseguenza, al pari dell'AUA, un danno risultante dall'annullamento o dalla riorganizzazione dei loro voli a seguito dell'introduzione di tali restrizioni.

54 Tuttavia, resta pur sempre il fatto, come giustamente menzionato dalla Commissione nel suo controricorso, che non esiste alcun obbligo per gli Stati membri di concedere aiuti volti a ovviare ai danni arrecati da un «evento eccezionale» ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE.

55 Più in particolare, da un lato, l'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, pur se impone agli Stati membri di notificare alla Commissione i loro progetti in materia di aiuti di Stato prima della loro attuazione, non impone loro di concedere un aiuto (ordinanza del 30 maggio 2018, Yanchev, C-481/17, non pubblicata, EU:C:2018:352, punto 22).

56 D'altro lato, un aiuto può essere destinato a ovviare ai danni arrecati da un evento eccezionale, a norma dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE, anche se non pone rimedio alla totalità di detti danni.

57 Di conseguenza, né dall'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, né dall'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE emerge che gli Stati membri abbiano l'obbligo di rimediare alla totalità dei danni causati da un evento straordinario, cosicché essi non sarebbero nemmeno tenuti a concedere aiuti a tutte le vittime di detti danni.

58 In secondo luogo, occorre ricordare che un aiuto individuale, come quello di cui trattasi, è per definizione a beneficio di una sola impresa, con esclusione di tutte le altre, comprese quelle che si trovano in una situazione comparabile a quella del beneficiario di detto aiuto. Così, per sua natura, un aiuto individuale siffatto comporta una differenza di trattamento, o addirittura una discriminazione, che è tuttavia inerente al carattere individuale della suddetta misura. Orbene, sostenere, come fanno le ricorrenti, che l'aiuto individuale di cui trattasi è contrario al principio di non discriminazione equivale, in sostanza, a mettere sistematicamente in discussione la compatibilità con il mercato interno di ogni aiuto individuale per il solo fatto che ha carattere intrinsecamente esclusivo e, con ciò, discriminatorio, benché il diritto dell'Unione consenta agli Stati membri di concedere aiuti individuali, purché siano soddisfatte tutte le condizioni previste all'articolo 107 TFUE.

59 In terzo luogo, e in ogni caso, anche supponendo, come sostengono le ricorrenti, che la differenza di trattamento determinata dalla misura in questione, per il fatto che essa è a beneficio della sola AUA, possa essere assimilata a una discriminazione, occorre verificare se essa sia giustificata da un obiettivo legittimo e se sia necessaria, adeguata e proporzionata per conseguirlo. Del pari, quanto al riferimento delle ricorrenti all'articolo 18, primo comma, TFUE, occorre sottolineare che, a norma di tale disposizione, è vietata ogni discriminazione effettuata in base alla nazionalità nel campo di applicazione dei trattati «senza pregiudizio delle disposizioni particolari dagli stessi previste». È pertanto necessario verificare se tale differenza di trattamento sia consentita alla luce dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE, che costituisce la base giuridica della decisione impugnata. Tale esame implica, da un lato, che l'obiettivo della misura in questione soddisfi i requisiti previsti da quest'ultima disposizione e, dall'altro, che le modalità di concessione della misura in questione – vale a dire, nella specie, il fatto che essa va a beneficio della sola AUA – non vadano al di là di quanto è necessario per conseguire tale obiettivo.

60 Per quanto attiene all'obiettivo della misura in questione, le ricorrenti non negano che l'indennizzo di un danno risultante dall'annullamento o dalla riorganizzazione dei voli di una compagna aerea a seguito dell'introduzione di restrizioni in materia di spostamenti nel contesto

della pandemia di COVID-19 consenta di ovviare ai danni causati da detta pandemia. Le ricorrenti non contestano neppure che la pandemia di COVID-19 costituisce un evento eccezionale ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE.

61 Quanto alle modalità di concessione della misura in questione, al punto 40 della decisione impugnata, la Commissione ha osservato che, secondo le autorità austriache, l'AUA svolgeva un ruolo essenziale per i servizi aerei austriaci e dava un contributo significativo all'economia di tale paese, posto che era il solo vettore di rete operante a partire dall'Austria ad offrire collegamenti di lungo raggio da e verso lo scalo di Vienna. Inoltre, visto il bacino d'utenza piuttosto contenuto di Vienna, nessun'altra compagnia aerea sarebbe in grado di proporre un numero importante di voli diretti di lungo raggio da e verso tale città, posto che i voli di collegamento potrebbero far rotta anche su altri aeroporti, a partire dai quali potrebbero essere proposti voli a lunga percorrenza. Inoltre, l'AUA avrebbe alle proprie dipendenze circa 7 000 persone e circa 17 500 posti di lavoro dipenderebbero direttamente o indirettamente da essa. Secondo le autorità austriache, l'impatto economico di un vettore di rete come l'AUA ammonterebbe all'incirca a EUR 2,7 miliardi l'anno in termini di valore aggiunto per l'economia austriaca e a circa EUR 1 miliardo di imposte.

62 Occorre inoltre osservare che, in base alle informazioni fornite dalle ricorrenti nell'allegato A.2.2 del ricorso, l'AUA è la più grande compagnia aerea in Austria, ove nel 2019 deteneva una quota di mercato del 43%, quota significativamente più elevata di quelle della seconda compagnia aerea e delle ricorrenti, le cui rispettive quote di mercato erano pari, nel 2019, soltanto al 14% e all'8%.

63 Le ricorrenti sostengono, tuttavia, che tali circostanze non consentono di giustificare la differenza di trattamento derivante dalla misura in questione. Esse ritengono, infatti, che tale differenza di trattamento non sia proporzionata in quanto tale misura attribuisce all'AUA l'intero aiuto destinato ad ovviare al danno in esame mentre l'AUA ne subirebbe solo il 43%.

64 A tal riguardo, dalla decisione impugnata risulta che l'AUA, in ragione del ruolo essenziale da essa svolto per il servizio aereo in Austria, è stata maggiormente colpita dall'annullamento e dalla riorganizzazione dei voli in Austria a seguito dell'introduzione di restrizioni ai viaggi nel contesto della pandemia di COVID-19 rispetto alle altre compagnie aeree presenti nel paese. Tale circostanza è confermata dal complesso dei dati sintetizzati nei punti 61 e 62 che precedono.

65 Inoltre, dai suddetti dati emerge che l'AUA è, in proporzione e per l'ampiezza delle sue attività in Austria, molto più colpita da tali restrizioni rispetto alla Ryanair che, come emerge dall'allegato A.2.2 del ricorso, realizzava solo una minima parte delle sue attività con partenza o destinazione in tale paese, a differenza dell'AUA, per la quale tale quota è ben più importante. Quanto alla Laudamotion, le ricorrenti non forniscono informazioni sufficientemente chiare da consentire di comprendere la percentuale di attività realizzata da detta compagnia aerea con partenza o destinazione in Austria rispetto a tutte le sue attività. In ogni caso, nessun elemento presente nel fascicolo di cui il Tribunale dispone consente di ritenere che la suddetta compagnia aerea svolga un ruolo essenziale per il servizio aereo austriaco.

66 Infine, per quanto riguarda il punto se la misura in questione vada al di là di quanto necessario per raggiungere l'obiettivo perseguito, occorre constatare che il suo importo è inferiore a quello del danno causato all'AUA dall'annullamento e dalla riorganizzazione dei suoi voli a causa dell'introduzione di restrizioni ai viaggi nel quadro della pandemia di COVID-19, come emerge in particolare dal punto 79 della decisione impugnata. La misura in questione non eccede pertanto quanto necessario per conseguire l'obiettivo legittimo che essa persegue.

67 Occorre di conseguenza stabilire che la differenza di trattamento a favore dell'AUA è adeguata al fine di ovviare ai danni derivanti dalle suddette restrizioni e non eccede quanto necessario per conseguirlo.

68 Per di più le ricorrenti non dimostrano che una ripartizione dell'importo dell'aiuto in questione tra tutte le compagnie aeree presenti in Austria non avrebbe privato detta misura del suo effetto utile.

69 Ne consegue, in ogni caso e nei limiti in cui la differenza di trattamento determinata dalla misura in questione possa essere assimilata a una discriminazione, che era giustificato accordare il beneficio della misura in questione unicamente all'AUA e che detta misura non viola il principio di non discriminazione.

Sulla violazione della libertà di stabilimento e della libera prestazione dei servizi

70 Da una parte, occorre ricordare che le disposizioni del Trattato FUE relative alla libertà di stabilimento mirano ad assicurare il beneficio del trattamento nazionale nello Stato membro ospitante (v. sentenza del 6 ottobre 2015, Finanzamt Linz, C-66/14, EU:C:2015:661, punto 26 e giurisprudenza ivi citata).

71 Dall'altro, la libera prestazione di servizi osta all'applicazione di qualsiasi normativa nazionale che abbia l'effetto di rendere la prestazione di servizi tra Stati membri più difficile della prestazione di servizi puramente interna ad uno Stato membro, indipendentemente dall'esistenza di una discriminazione in base alla nazionalità o alla residenza (v., in tal senso, sentenza del 6 febbraio 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, punto 25). Tuttavia, occorre constatare che, in base all'articolo 58, paragrafo 1, TFUE, la libera circolazione dei servizi è regolata, in materia di trasporti, dalle disposizioni del titolo relativo ai trasporti, vale a dire il titolo VI del Trattato FUE. In materia di trasporti, quindi, la libera circolazione dei servizi è soggetta a un regime giuridico particolare nel diritto primario (sentenza del 18 marzo 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, punto 36). Di conseguenza, l'articolo 56 TFUE, che sancisce la libera prestazione di servizi, non si applica tal quale al settore della navigazione aerea (sentenza del 25 gennaio 2011, Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, punto 22).

72 Le misure di liberalizzazione dei servizi di trasporto aereo possono quindi essere adottate soltanto sulla base dell'articolo 100, paragrafo 2, TFUE (sentenza del 18 marzo 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, punto 38). Orbene, come correttamente rilevato dalle ricorrenti, il legislatore dell'Unione ha adottato il regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU 2008, L 293, pag. 3), sulla base di tale disposizione, che mira appunto a definire le condizioni di applicazione, nel settore del trasporto aereo, del principio della libera prestazione dei servizi (v., per analogia, sentenza del 6 febbraio 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, punti 23 e 24).

73 Nella specie, occorre osservare che le ricorrenti sostengono, sostanzialmente, che la misura in questione costituisce un ostacolo alla libertà di stabilimento e alla libera prestazione dei servizi per il suo carattere discriminatorio.

74 Orbene, se è vero che la misura in questione concerne un aiuto individuale di cui trae beneficio la sola AUA, le ricorrenti non indicano in che modo tale esclusività possa dissuaderle dallo stabilirsi in Austria o dall'effettuare prestazioni di servizi a partire da tale paese o dirette ad esso. In

particolare, le ricorrenti non hanno individuato gli elementi di fatto o di diritto che farebbero sì che la misura in questione produca effetti restrittivi che andrebbero al di là di quelli che fanno scattare il divieto di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, ma che, come è stato giudicato ai punti da 60 a 66 supra, sono nondimeno necessari e proporzionati per ovviare ai danni arrecati all'AUA dall'evento eccezionale costituito dalla pandemia di COVID-19, conformemente ai requisiti di cui all'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE.

75 Di conseguenza, la misura in questione non può costituire un ostacolo alla libertà di stabilimento o alla libera prestazione dei servizi. Ne consegue che le ricorrenti non possono fondatamente contestare alla Commissione di non aver esaminato la compatibilità di detta misura con la libertà di stabilimento e la libera prestazione dei servizi.

76 Il secondo motivo di ricorso deve pertanto essere respinto.

Sul terzo motivo, relativo a un'errata applicazione dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE e a un manifesto errore di valutazione quanto alla proporzionalità dell'aiuto

77 Il terzo motivo dedotto dalle ricorrenti si divide, essenzialmente, in due parti, relative, la prima, al fatto che la Commissione avrebbe errato nel valutare l'importo del danno cagionato all'AUA e, la seconda, al fatto che essa avrebbe commesso errori nella valutazione dell'importo dell'aiuto in questione.

Sulla prima parte del terzo motivo, concernente la valutazione del danno cagionato all'AUA

78 Le ricorrenti sostengono anzitutto che, secondo la decisione impugnata, la misura in questione mira a coprire i danni subiti dall'AUA, nel periodo compreso tra il 9 marzo e il 14 giugno 2020 per effetto dell'annullamento e della riorganizzazione dei suoi voli a seguito dell'introduzione di restrizioni ai viaggi e di altre misure di confinamento legate alla pandemia di COVID-19. Orbene, una parte dei danni arrecati all'AUA non sarebbe imputabile all'introduzione di tali restrizioni dei viaggi e di altre misure di confinamento, posto che dette restrizioni sarebbero state in vigore solo parzialmente nel periodo dal 9 al 18 marzo 2020, mentre la misura in questione mira ad ovviare al danno subito tra il 9 marzo e il 14 giugno 2020. I danni subiti dall'AUA nel corso di detto primo periodo sarebbero pertanto il risultato della riluttanza dei passeggeri a viaggiare a causa delle incertezze riguardanti la pandemia. Il metodo di calcolo del danno approvato dalla Commissione rifletterebbe quindi l'impatto della crisi COVID-19 nel suo complesso, piuttosto che l'impatto specifico delle restrizioni ai viaggi imposte dalle autorità austriache o di altri paesi. La Commissione avrebbe quindi manifestamente sopravvalutato l'ammontare dei danni direttamente causati dalle restrizioni ai viaggi e dalle altre misure di confinamento legate alla pandemia di COVID-19. La decisione impugnata sarebbe quindi contraddittoria.

79 In secondo luogo, le ricorrenti sostengono che nulla nella decisione impugnata dimostra che i costi evitati nel periodo compreso tra il 9 marzo e il 14 giugno 2020, che non dovevano essere presi in considerazione per determinare il danno subito dall'AUA, riflettevano i costi «evitabili» di quest'ultima. Di conseguenza, i costi evitati utilizzati nel quadro della valutazione del danno potrebbero ben contenere voci di costo che erano «evitabili».

80 In terzo luogo, nella decisione impugnata la Commissione avrebbe omesso di valutare i danni causati alle altre compagnie aeree. Secondo le ricorrenti, un «evento eccezionale» ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE lede per definizione numerose, se non tutte, le

imprese del settore interessato. Molte altre compagnie aeree avrebbero infatti subito danni in Austria a causa delle restrizioni ai viaggi imposte nel quadro della pandemia di COVID-19. Tale disposizione sarebbe quindi destinata ad ovviare ai danni patiti anche dai concorrenti dell'AUA, e non solo da quest'ultima.

81 La Commissione, la Repubblica federale di Germania, la Repubblica d'Austria e l'AUA contestano l'argomentazione delle ricorrenti.

82 Occorre ricordare in via preliminare che, trattandosi di una deroga al principio generale dell'incompatibilità degli aiuti di Stato con il mercato interno, sancito dall'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, l'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE deve essere oggetto di un'interpretazione restrittiva. Di conseguenza, possono essere compensati, ai sensi della succitata disposizione, solo gli svantaggi economici causati direttamente da calamità naturali o da altri eventi eccezionali (sentenza del 23 febbraio 2006, Atzeni e a., C-346/03 e C-529/03, EU:C:2006:130, punto 79).

83 Ne consegue che gli aiuti suscettibili di essere superiori alle perdite subite dai loro beneficiari non rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE (v., in tal senso, sentenza dell'11 novembre 2004, Spagna/Commissione, C-73/03, non pubblicata, EU:C:2004:711, punti 40 e 41).

84 Nella specie, occorre, in primo luogo, ricordare che, come emerge dai punti 41 e 69 della decisione impugnata, ai fini della valutazione dei danni le autorità austriache hanno preso in considerazione il periodo di immobilizzazione della flotta dell'AUA, dal 19 marzo al 14 giugno 2020, e i giorni immediatamente anteriori a detto periodo, dal 9 al 18 marzo 2020.

85 A questo proposito, nella decisione impugnata, la Commissione ha precisato le ragioni che l'hanno indotta a ritenere corretta l'autorizzazione di un aiuto che copre non soltanto i danni causati all'AUA nel periodo di immobilizzazione della sua flotta, dal 19 marzo al 14 giugno 2020, ma anche quelli subiti nei giorni immediatamente precedenti, dal 9 al 18 marzo 2020.

86 Infatti, come spiegato nei punti da 6 a 14 della decisione impugnata, il governo austriaco aveva già introdotto restrizioni ai viaggi nel periodo dal 9 al 18 marzo 2020. In particolare, il 9 marzo 2020, la Repubblica d'Austria aveva vietato l'atterraggio sul suo territorio di aerei provenienti dalla Cina, dalla Corea del Sud, dall'Iran e dall'Italia. Tale divieto è stato progressivamente esteso ad altri paesi, e, segnatamente, alla Svizzera, alla Francia e alla Spagna il 13 marzo 2020, e al Regno Unito, ai Paesi Bassi, alla Russia e all'Ucraina il 15 marzo 2020. Inoltre, il 10 marzo 2020, la Repubblica d'Austria ha imposto con effetto immediato misure generali che includevano restrizioni ai viaggi in risposta alla pandemia di COVID-19. Essa ha imposto anche controlli medici al confine, dapprima con l'Italia, l'11 marzo 2020, poi con la Svizzera, il 14 marzo 2020, e, infine, con la Germania, il 19 marzo 2020. Nel frattempo, il 12 marzo 2020, gli Stati Uniti d'America hanno annunciato che non avrebbero più autorizzato l'entrata nel loro territorio dei cittadini europei e di tutti i viaggiatori che avevano soggiornato nei paesi dell'area Schengen. Il 13 marzo 2020, il governo austriaco ha annunciato una serie di misure legislative restrittive, entrate in vigore il 16 marzo 2020. Tali misure hanno imposto ampie restrizioni alla libertà di circolazione sull'intero territorio austriaco.

87 Pertanto, tenuto conto del progressivo deterioramento delle condizioni di viaggio in ragione delle restrizioni imposte a causa della pandemia di COVID-19, che hanno comportato l'annullamento e la riorganizzazione dei voli dell'AUA nel periodo compreso tra il 9 marzo e il 14 giugno 2020, la Commissione poteva tener conto, senza commettere alcun errore, del danno cagionato a detta società dai suddetti annullamenti e dalla riorganizzazione nel corso del periodo sopra indicato.

88 Occorre quindi respingere l'argomento sollevato dalle ricorrenti secondo cui, avendo tenuto conto della parte del danno riferibile al periodo dal 9 al 18 marzo 2020, la Commissione avrebbe sopravvalutato il danno. Per la medesima ragione, la decisione impugnata non è viziata da alcuna contraddizione.

89 Per quanto attiene, in secondo luogo, all'argomento delle ricorrenti secondo cui la Commissione avrebbe omesso di garantire che l'AUA avesse fatto quanto necessario per ridurre i propri costi nel periodo compreso tra il 9 marzo e il 14 giugno 2020, di modo che siano esclusi dall'indennizzo del danno non soltanto i costi evitati, ma anche quelli «evitabili», vale a dire i costi che detta società avrebbe potuto evitare ma che ha comunque sostenuto, si deve osservare che, al punto 74 della decisione impugnata, la Commissione ha spiegato che i danni da indennizzare corrispondevano alla perdita di valore aggiunto, calcolata come la differenza tra, da una parte, il mancato guadagno dell'AUA, vale a dire la differenza tra il volume d'affari che quest'ultima avrebbe potuto attendersi di realizzare tra il 9 marzo e il 14 giugno 2020, in mancanza delle restrizioni ai viaggi e delle altre misure di confinamento legate alla pandemia di COVID-19, e il volume d'affari effettivamente realizzato in tale periodo, rettificato in ragione del margine di profitto dell'AUA, e, dall'altra, i costi evitati.

90 La Commissione ha definito i costi evitati come quelli che l'AUA avrebbe sostenuto tra il 9 marzo e il 14 giugno 2020 se la sua attività non fosse stata colpita dalle restrizioni ai viaggi e dalle misure di confinamento legate alla pandemia di COVID-19, e che l'AUA non aveva dovuto sostenere a fronte dell'annullamento delle sue attività. La Commissione ha altresì spiegato che i costi evitati dovevano essere quantificati per ciascuna tipologia di costo pertinente, in funzione del loro collegamento con la riduzione del traffico, confrontando i costi sostenuti dall'AUA nello stesso periodo dell'anno precedente e i costi da essa sostenuti tra il 9 marzo e il 14 giugno 2020.

91 Nella nota 19 della decisione impugnata, la Commissione ha altresì precisato che i costi evitati a causa delle misure di confinamento collegate alla pandemia di COVID-19 riguardavano, ad esempio, la contrazione dei costi per carburante, canoni e oneri e la riduzione dei costi per il personale in ragione, segnatamente, del ricorso al lavoro a orario ridotto.

92 Come risulta dal punto 42, lettera b), della decisione impugnata, la valutazione dei danni tiene quindi conto anche dei costi aggiuntivi e dei costi evitati in ragione di dette restrizioni. A tal riguardo, sulla base di un esame dei costi dell'AUA e dell'impatto, sia positivo che negativo, delle misure di confinamento adottate dai governi a seguito della pandemia di COVID-19 sui costi variabili, la Commissione ha tenuto conto, in detta valutazione, dello scostamento rilevato rispetto a tutti i costi variabili, in particolare i costi di carburante, i canoni, le spese e gli oneri, le spese di manutenzione, le commissioni legate all'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) e i costi per la ristorazione, e di quello accertato tra i costi fissi che hanno subito variazioni in ragione delle misure di confinamento adottate dai governi a seguito della pandemia di COVID-19, in particolare la riduzione dei costi di personale e di marketing e l'immobilizzazione degli aeromobili. Inoltre, nella sua memoria di intervento, la Repubblica d'Austria ha illustrato una serie di misure adottate dall'AUA per ridurre i suoi costi nel contesto della pandemia di COVID-19, consistenti, segnatamente, in una riduzione del 54% delle spese totali rispetto

all'anno 2019. Tra dette misure, la Repubblica d'Austria ha indicato la chiusura di numerosi siti destinati alla manutenzione tecnica e installazioni per l'assistenza ai passeggeri in determinati Länder. Inoltre, l'AUA avrebbe ridotto la propria flotta eliminando la maggior parte degli aerei modello Dash e procedendo alla vendita di numerosi aeromobili. Le ricorrenti non hanno contestato la correttezza e la pertinenza di detti elementi.

93 Il Tribunale pertanto non può che constatare che la contestazione mossa dalle ricorrenti in merito a una presunta mancata valutazione da parte della Commissione dei costi «evitabili» è eccessivamente astratta e non è suffragata da alcun dato concreto. In particolare, le ricorrenti non hanno concretamente precisano i costi che l'AUA avrebbe potuto evitare e che avrebbero dovuto, pertanto, essere esclusi dalla valutazione dei danni ad essa causati.

94 L'argomento di cui trattasi deve pertanto essere respinto.

95 In terzo luogo, quanto all'argomento secondo cui la Commissione avrebbe omesso di tener conto dei danni subiti da altre compagnie aeree, è sufficiente rinviare ai punti da 53 a 57 che precedono per concludere che le ricorrenti non possono fondatamente sostenere che la Commissione era tenuta a valutare, nella decisione impugnata, il danno cagionato alle compagnie aeree diverse dall'AUA.

96 La prima parte del terzo motivo deve pertanto essere respinta.

Sulla seconda parte del terzo motivo, relativa alla valutazione dell'importo dell'aiuto

97 Le ricorrenti, rinviando agli argomenti dedotti nel quadro del primo motivo, affermano anzitutto che la Commissione non avrebbe tenuto conto di un eventuale aiuto supplementare proveniente dalla «Lufthansa» a favore dell'AUA. Da una parte, l'indicazione, nella decisione impugnata, secondo cui l'iniezione di capitale da parte della DLH dovrebbe essere investita in tecnologie efficaci in materia di clima e di emissioni sonore e non coprirebbe i danni subiti dell'AUA ai quali mira ad ovviare la misura in questione, non sarebbe convincente, poiché gli effetti benefici di detta iniezione sarebbero immediati, mentre gli investimenti previsti, non soggetti ad alcuna forma di impegno vincolante, si concretizzerebbero solo nel 2030. Dall'altra, la Commissione si sarebbe limitata a menzionare una minima parte dell'aiuto concesso a vantaggio del gruppo Lufthansa, pari a EUR 150 milioni, tacendo la possibilità che l'AUA possa fruire della misura tedesca oltre tale importo.

98 Inoltre, nel quadro della sua valutazione della proporzionalità della misura in questione, la Commissione avrebbe sottovalutato l'impatto dell'aiuto di Stato concesso a favore dell'AUA in forza del regime di aiuto austriaco. La Commissione indicherebbe infatti che detto aiuto coprirebbe altri costi che si riteneva l'AUA avrebbe dovuto sostenere nel corso del secondo semestre del 2020, senza tuttavia spiegare la fondatezza di tale valutazione. Inoltre, quanto alla quantificazione delle perdite nel corso del secondo semestre del 2020, la Commissione avrebbe semplicemente ripreso le stime dell'AUA, senza effettuare un'analisi indipendente di dette perdite. La Commissione avrebbe altresì sottovalutato l'importo dell'aiuto concesso all'AUA in forza del regime di aiuto austriaco, valutandolo in un importo compreso tra EUR [70 e 80] milioni senza però spiegare le modalità di calcolo di tale cifra. Orbene, secondo le ricorrenti, l'importo di detto aiuto sarebbe pari a EUR 270 milioni. L'importo dell'aiuto di cui trattasi, considerato insieme a quello dell'iniezione di capitale da parte della DLH, sarebbe così pari almeno a EUR 420 milioni, importo che supererebbe le perdite che si ritiene l'AUA abbia sopportato nel corso del secondo semestre del 2020.

99 Infine, discostandosi dalla sua prassi decisionale, la Commissione non avrebbe tenuto conto del vantaggio concorrenziale derivante dal carattere discriminatorio della misura in questione, che si tradurrebbe per l'AUA in quote di mercato maggiori rispetto a quelle alle quali essa avrebbe potuto altrimenti aspirare.

100 La Commissione, sostenuta dalla Repubblica federale di Germania, dalla Repubblica d'Austria e dall'AUA, contesta tali argomenti.

101 In primo luogo, quanto all'argomento delle ricorrenti secondo cui la Commissione non avrebbe tenuto conto di un eventuale aiuto supplementare a favore dell'AUA proveniente dalla «Lufthansa», si deve anzitutto osservare che esso coincide, in parte, con gli argomenti presentati nel quadro del primo motivo di ricorso. Occorre quindi rinviare all'analisi di quest'ultimo.

102 Occorre poi osservare che il Trattato FUE non osta a un'applicazione concomitante dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), e dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE, sempre che siano soddisfatte le condizioni di ciascuna di queste due disposizioni. Ciò accade, segnatamente, quando i fatti e le circostanze che comportano un grave turbamento dell'economia sono frutto di un evento eccezionale.

103 Nella specie, come osservato ai punti da 5 a 7 che precedono, il prestito tedesco e l'aiuto oggetto della decisione Lufthansa, al pari della misura di aiuto concessa all'AUA in ragione del regime di aiuto austriaco, sono stati concessi sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE, mentre la misura in questione è stata accordata sulla base dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE.

104 A tal riguardo, al punto 29 della decisione impugnata, la Commissione ha osservato che le misure succitate, concesse in forza dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE, miravano a ripristinare la solvibilità e la sostenibilità dell'AUA e coprivano pertanto costi ulteriori rispetto al semplice indennizzo del danno causato direttamente dalle restrizioni ai viaggi imposte nel quadro della pandemia di COVID-19. Ai punti 47 e 49 della decisione impugnata, la Commissione ha altresì osservato che le autorità austriache avevano confermato che la misura in questione non poteva essere cumulata con altri aiuti a copertura dei medesimi costi e che le altre misure parte del sostegno concesso all'AUA non potevano comportare una compensazione in eccesso in quanto esse non erano destinate a indennizzare l'AUA per il danno patito a causa delle restrizioni ai viaggi imposte in ragione della pandemia di COVID-19, e che detta misura non poteva essere utilizzata in vista di un siffatto indennizzo.

105 In particolare, al punto 50 della decisione impugnata, la Commissione ha spiegato che tali misure non erano collegate a un qualche indennizzo del danno subito dall'AUA, poiché, da una parte, il prestito ad essa accordato a titolo del regime di aiuto austriaco era assistito da garanzie consistenti nella cartolarizzazione delle azioni e degli attivi dell'AUA e, dall'altra, come concordato tra l'AUA, i suoi azionisti e il governo austriaco, l'iniezione di capitale da parte della DLH doveva essere investita in tecnologie efficaci in materia di clima e di emissioni sonore da lì al 2030.

106 Inoltre, ai punti da 82 a 86 della decisione impugnata, la Commissione ha verificato se le misure di aiuto concesse sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE, di cui l'AUA poteva beneficiare, coprissero il medesimo danno cui la misura in questione mirava a porre rimedio, concludendo che non era così.

107 Pertanto, diversamente da quanto sostenuto dalle ricorrenti, nel valutare l'importo dell'aiuto in questione e la sua proporzionalità, la Commissione non ha omesso di tener conto del complesso delle misure di aiuto di cui il gruppo Lufthansa poteva potenzialmente beneficiare.

108 Orbene, le ricorrenti non adducono alcun elemento concreto e comprovato idoneo a dimostrare che tutte o talune delle misure di aiuto considerate mirano a coprire costi ammissibili identici a quelli rientranti nel danno cui la misura in questione intende porre rimedio.

109 Infine, le ricorrenti criticano, in particolare, il punto 50, lettera b), della decisione impugnata – secondo cui, come indicato supra al punto 105, l'AUA doveva investire, entro il 2030, il capitale conferito dalla DLH in tecnologie antirumore efficaci e più rispettose dell'ambiente – in quanto l'importo corrispondente sarà messo a disposizione dell'AUA fin da subito. Tuttavia, da una parte, tale argomento non considera che un investimento siffatto può essere scaglionato nel tempo. Dall'altra, l'impegno ad utilizzare un importo equivalente all'iniezione di capitale per finanziare tale investimento mostra chiaramente che l'iniezione di capitale di cui trattasi aveva una finalità del tutto diversa da quella perseguita dalla misura in questione.

110 Quanto all'argomento delle ricorrenti volto a contestare il carattere vincolante di detto impegno ad investire, è sufficiente rilevare che dal punto 50, lettera b), della decisione impugnata emerge che, nel quadro del pacchetto finanziario concordato tra l'AUA, i suoi azionisti e il governo austriaco, detta società è «tenuta» a investire un importo equivalente all'iniezione di capitale da parte della DLH in tecnologie antirumore efficaci e più rispettose dell'ambiente.

111 In secondo luogo, riguardo agli argomenti dedotti dalle ricorrenti in merito all'aiuto concesso all'AUA in forza del regime di aiuto austriaco, occorre rilevare che, al punto 87 della decisione impugnata, la Commissione ha osservato che i risultati finanziari previsti dall'AUA per l'esercizio 2020 dovrebbero essere più generalmente influenzati dal grave turbamento dell'economia austriaca dovuto alla pandemia di COVID-19. Secondo la Commissione, tali perdite previste, per le quali non poteva essere ravvisato alcun nesso diretto di causalità con le restrizioni ai viaggi e le misure di confinamento, potrebbero ammontare a un importo compreso [tra EUR 300 e 400] milioni per il periodo dal 1º al 9 marzo 2020 e dal 15 giugno al 31 dicembre 2020, vale a dire al di fuori del periodo interessato dalla misura in questione. Pertanto, come emerge dal punto 88 della decisione impugnata, la Repubblica d'Austria ha deciso di concedere all'AUA una garanzia di Stato del 90% su un prestito di EUR 300 milioni a titolo del regime di aiuto austriaco, al fine di ovviare agli effetti derivanti dal grave turbamento che ha interessato la sua economia.

112 Anzitutto, le ricorrenti sostengono che la Commissione ha presunto che l'aiuto concesso all'AUA a titolo del regime di aiuto austriaco mirasse a coprire le perdite subite da quest'ultima nel corso del secondo semestre del 2020, senza tuttavia dimostrare che fosse realmente così. Con questo argomento, le ricorrenti tentano, in realtà, di suscitare il dubbio quanto al fatto che detto aiuto potrebbe coprire costi identici a quelli compresi nel danno causato all'AUA nel periodo dal 9 marzo al 14 giugno 2020 per effetto delle restrizioni ai viaggi imposte nel contesto della pandemia di COVID-19, e cui la misura in questione intendeva porre rimedio.

113 Occorre tuttavia ricordare che il regime di aiuto austriaco è stato istituito sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE e mirava quindi a rimediare al grave turbamento che ha interessato l'economia austriaca a causa della pandemia, fornendo un sostegno a un ampio numero di imprese che necessitavano di liquidità, senza essere circoscritto a un determinato settore economico. Detto regime aveva quindi una finalità distinta da quella perseguita dalla misura in questione.

114 A questo proposito, la spiegazione fornita dalla Commissione, riportata nel punto 87 della decisione impugnata, secondo cui l'aiuto concesso all'AUA a titolo di detto regime di aiuto austriaco mirava a coprire le perdite subite da quest'ultima non direttamente imputabili all'annullamento e alla riprogrammazione dei propri voli nel periodo tra il 9 marzo e il 14 giugno 2020 a causa delle restrizioni ai viaggi, è perfettamente coerente con le diverse finalità perseguite dagli aiuti di cui trattasi. Il fatto che la Commissione non abbia precisato, nella decisione impugnata, su quale base essa abbia ritenuto che l'aiuto concesso all'AUA a titolo del regime di aiuto austriaco mirava a coprire le perdite previste da quest'ultima per il secondo semestre del 2020, non può pertanto, da solo, rimettere in discussione la legittimità della decisione impugnata.

115 Inoltre, le ricorrenti contestano alla Commissione di essersi fidata, quanto all'ammontare di dette perdite, stimate [tra EUR 300 e 400] milioni, delle stime fornite dall'AUA, invece di compiere essa stessa un'analisi indipendente. Se è vero che dalla decisione impugnata non emerge quale sia la fonte di detta cifra; ciò non toglie che detta stima riguardi perdite che la misura in questione non mira a coprire. Infatti, è l'aiuto concesso all'AUA a titolo di regime di aiuto austriaco – la cui legittimità e compatibilità con il mercato interno non è oggetto della presente controversia – ad essere destinato a coprire una parte di tali perdite. Pertanto, la questione dell'esatta stima di dette perdite è irrilevante ai fini della legittimità della decisione impugnata.

116 Per la medesima ragione, poi, le ricorrenti non possono utilmente contestare alla Commissione di non aver spiegato, nella decisione impugnata, come abbia calcolato l'importo dell'aiuto concesso all'AUA a titolo del regime di aiuto austriaco, stimato [tra EUR 70 e 80] milioni. Infatti, benché le ricorrenti possano validamente sollevare argomentazioni vertenti sulla stima dell'importo dell'aiuto in questione nell'ambito della presente causa, esse non possono, per contro, contestare utilmente la stima dell'ammontare di un altro aiuto, la cui legittimità e compatibilità con il mercato interno non sono soggette al sindacato del Tribunale nel contesto della presente controversia.

117 In ogni caso, dal punto 80 della decisione impugnata emerge che le autorità austriache si sono impegnate a sottoporre alla Commissione, al più tardi il 30 giugno 2021, i risultati della valutazione ex post del danno cagionato all'AUA nel corso del periodo tra il 9 marzo e il 14 giugno 2020, al quale la misura in questione mira a porre rimedio, basata sui conti operativi dell'AUA relativi all'esercizio 2020, revisionati e debitamente certificati da un organo indipendente. Se dalla valutazione ex post dovesse emergere che l'AUA ha beneficiato di una compensazione in eccesso, le autorità austriache si sono impegnate a far sì che essa provveda al relativo rimborso.

118 Infine, e di conseguenza, deve essere respinto l'argomento sollevato dalle ricorrenti secondo cui l'importo complessivo dell'aiuto concesso all'AUA a titolo del regime di aiuto austriaco e di quello dell'iniezione di capitale da parte della DLH eccederebbe l'importo delle perdite previste dall'AUA per il secondo semestre del 2020.

119 In terzo luogo, quanto all'argomento delle ricorrenti secondo cui la Commissione non ha tenuto conto del vantaggio concorrenziale a beneficio dell'AUA risultante dal carattere discriminatorio della misura in questione, occorre osservare che, ai fini della valutazione della compatibilità di un aiuto con il mercato interno, il vantaggio procurato da detto aiuto al suo beneficiario non comprende il profitto economico eventualmente realizzato dal medesimo attraverso lo sfruttamento di tale vantaggio. Siffatto profitto può non essere identico al vantaggio che detto aiuto rappresenta, o addirittura risultare inesistente, senza che tale circostanza possa giustificare

una valutazione diversa della compatibilità di detto aiuto con il mercato interno (v., in tal senso, sentenza del 21 dicembre 2016, Commissione/Aer Lingus e Ryanair Designated Activity, C-164/15 P e C-165/15 P, EU:C:2016:990, punto 92).

120 Occorre quindi constatare che la Commissione ha correttamente tenuto conto del vantaggio procurato all'AUA, come risultante dalla misura in questione. Per contro, non può contestarsi alla Commissione di non aver stabilito l'esistenza di un eventuale profitto economico risultante da detto vantaggio.

121 Alla luce di queste considerazioni, le ricorrenti non possono contestare alla Commissione di non aver tenuto conto di un eventuale vantaggio concorrenziale risultante dal carattere discriminatorio della misura in questione.

122 Occorre pertanto respingere la seconda parte del terzo motivo di ricorso e, di conseguenza, detto motivo nella sua interezza.

Sul quarto motivo, vertente sulla violazione dei diritti procedurali delle ricorrenti

123 Le ricorrenti affermano che l'esame condotto dalla Commissione era insufficiente, in particolare quanto alla proporzionalità della misura in questione e alla compatibilità di quest'ultima con il principio di non discriminazione e con i principi in materia di libera prestazione dei servizi e di libertà di stabilimento. Orbene, il carattere insufficiente di tale esame sarebbe testimonianza dell'esistenza di serie difficoltà che avrebbero dovuto indurre la Commissione ad avviare il procedimento di indagine formale e a consentire alle ricorrenti di presentare le proprie osservazioni e di influenzare così detto esame.

124 La Commissione, la Repubblica federale di Germania, la Repubblica d'Austria, e l'AUA contestano l'argomentazione delle ricorrenti.

125 Si deve osservare, come fa valere sostanzialmente la Commissione, che il quarto motivo delle ricorrenti è, in realtà, un motivo in subordine, per il caso in cui il Tribunale non abbia esaminato la fondatezza della valutazione della misura in questione in quanto tale. Da una giurisprudenza costante risulta infatti che un motivo del genere mira a consentire a una parte interessata di essere legittimata, in tale qualità, a proporre un ricorso ai sensi dell'articolo 263 TFUE, il che le verrebbe altrimenti rifiutato (v., in tal senso, sentenze del 24 maggio 2011, Commissione/Kronoply e Kronotex C-83/09 P, EU:C:2011:341, punto 48, e del 27 ottobre 2011, Austria/Scheucher-Fleisch e a. C-47/10 P, EU:C:2011:698, punto 44). Orbene, il Tribunale ha esaminato i primi tre motivi di ricorso, relativi alla fondatezza della valutazione della misura in questione in quanto tale, sicché siffatto motivo risulta privo della sua finalità dichiarata.

126 Per di più, si deve necessariamente constatare che tale motivo è privo di contenuto autonomo. Nell'ambito di siffatto motivo, infatti, la parte ricorrente può invocare, ai fini della salvaguardia dei diritti procedurali di cui gode nell'ambito del procedimento d'indagine formale, unicamente motivi di ricorso idonei a dimostrare che la valutazione delle informazioni e degli elementi di cui la Commissione disponeva o poteva disporre, nella fase di esame preliminare della misura notificata, avrebbe dovuto far sorgere dubbi quanto alla compatibilità di quest'ultima con il mercato interno (v., in tal senso, sentenze del 22 dicembre 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, punto 81; del 9 luglio 2009, 3F/Commissione, C-319/07 P, EU:C:2009:435, punto 35, e del 24 maggio 2011, Commissione/Kronoply e Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, punto 59), come il carattere insufficiente o incompleto dell'esame condotto dalla Commissione

durante il procedimento di indagine preliminare o l'esistenza di denunce provenienti da terzi. Orbene, occorre rilevare che il quarto motivo ripropone in sintesi gli argomenti avanzati nell'ambito del primo, secondo e terzo motivo senza mettere in evidenza elementi specifici relativi ad eventuali serie difficoltà.

127 Per tali ragioni, occorre constatare che, poiché il Tribunale ha esaminato nel merito i suddetti motivi di ricorso, non è necessario esaminare la fondatezza del motivo in esame.

Sul quinto motivo, relativo alla violazione, da parte della Commissione, dell'articolo 296, secondo comma, TFUE

128 Le ricorrenti sostengono che la Commissione ha violato l'articolo 296, secondo comma, TFUE, anzitutto, non avendo indicato, nella decisione impugnata, la ragione per la quale ha omesso di verificare se la misura in questione concessa all'AUA fosse a vantaggio del gruppo Lufthansa o se l'AUA potesse beneficiare dell'aiuto concesso alla «Lufthansa»; in secondo luogo, non avendo verificato se detta misura fosse conforme al principio di non discriminazione e a quelli di libera prestazione dei servizi e libertà di stabilimento; in terzo luogo, non avendo valutato il vantaggio concorrenziale riconosciuto all'AUA e, in quarto luogo, non avendo esaminato i danni determinati dalle restrizioni ai viaggi, né motivato la valutazione, da essa compiuta, circa la proporzionalità di detta misura e il suo cumulo con il prestito tedesco, l'aiuto oggetto della decisione Lufthansa e il regime di aiuto austriaco.

129 La Commissione, la Repubblica federale di Germania, la Repubblica d'Austria e l'AUA contestano l'argomentazione delle ricorrenti.

130 A tal riguardo, occorre ricordare che la motivazione prescritta dall'articolo 296 TFUE costituisce una formalità sostanziale (sentenza del 18 giugno 2015, Ipatau/Consiglio, C-535/14 P, EU:C:2015:407, punto 37) e dev'essere adeguata alla natura dell'atto e deve fare apparire in forma chiara e equivocabile 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. Pertanto, 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 dell'atto o altre persone che il 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 pertinenti, in quanto la questione di decidere se la motivazione di un atto soddisfi i requisiti di cui all'articolo 296 TFUE deve essere risolta alla luce non solo del suo tenore, ma anche del suo contesto e del complesso delle norme giuridiche che disciplinano la materia di cui trattasi (sentenze del 2 aprile 1998, Commissione Sytraval e Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, punto 63; del 22 giugno 2004, Portogallo/Commissione, C-42/01, EU:C:2004:379, punto 66, e del 15 aprile 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, punto 79).

131 Nel caso di specie, per quanto riguarda la natura dell'atto in questione, la decisione impugnata è stata adottata al termine della fase di esame preliminare degli aiuti istituita dall'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, che ha unicamente lo scopo di consentire alla Commissione di formarsi una prima opinione sulla compatibilità parziale o totale dell'aiuto interessato, senza che sia avviato il procedimento d'indagine formale previsto dal paragrafo 2 del medesimo articolo, il quale è invece diretto a consentire alla Commissione di ottenere una conoscenza completa di tutti i dati relativi a tale aiuto.

132 Orbene, una decisione del genere, adottata in tempi brevi, deve esporre unicamente le ragioni per le quali la Commissione ritiene che non sussistano gravi difficoltà per la valutazione della compatibilità dell'aiuto di cui trattasi con il mercato comune (sentenza del 22 dicembre 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, punto 65).

133 A questo proposito, in primis, per quanto attiene alla motivazione della decisione impugnata in merito al rapporto tra la misura in questione e le altre misure di aiuto citate al punto 8 supra, è sufficiente osservare che la censura sollevata dalle ricorrenti nasce da una lettura parziale della decisione impugnata e degli elementi del contesto in cui essa si inserisce. Orbene, dal complesso delle considerazioni esposte ai punti da 31 a 43 supra risulta che la Commissione ha motivato a sufficienza la sua valutazione del rapporto tra le misure in esame.

134 In secondo luogo, per quanto attiene al principio di non discriminazione e ai principi di libera prestazione dei servizi e libertà di stabilimento, occorre certamente ricordare che, qualora i beneficiari dell'atto, da un lato, ed altri operatori esclusi, dall'altro, si trovino in una situazione analoga, l'istituzione dell'Unione autrice dell'atto è tenuta ad esporre, nell'ambito di una specifica motivazione, le ragioni per cui la disparità di trattamento così instaurata è obiettivamente giustificata (sentenza del 15 aprile 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, punto 82). Tuttavia, nel caso di specie, si deve osservare che la decisione impugnata contiene elementi, ricordati al punto 61 supra, che consentono di comprendere la particolare importanza dell'AUA per il servizio aereo austriaco e per l'economia della Repubblica d'Austria e le ragioni per cui quest'ultima ha scelto detta società come sola beneficiaria della misura in questione.

135 Inoltre, nei limiti in cui le ricorrenti si riferiscono al vantaggio concorrenziale derivante dal carattere discriminatorio della misura in questione, è sufficiente osservare che, come risulta dai punti da 119 a 121 supra, la Commissione non era tenuta a prendere in considerazione siffatto vantaggio per valutare la compatibilità di detta misura con il mercato interno cosicché essa non era neppure tenuta a menzionarlo nella decisione impugnata.

136 In terzo luogo, quanto alla stima del danno causato all'AUA e dell'importo dell'aiuto, occorre osservare che la Commissione ha spiegato, nella decisione impugnata, le ragioni che l'hanno portata a ritenere che, ai fini del calcolo dei danni indennizzabili ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), TFUE, quelli subiti tra il 9 marzo e il 14 giugno 2020 dovessero essere considerati come imputabili direttamente all'annullamento e alla riorganizzazione dei voli a causa delle restrizioni ai viaggi imposte nel contesto della pandemia di COVID-19 (v. punti da 84 a 88 supra). Inoltre, essa ha illustrato a sufficienza il metodo adottato per il calcolo del danno, ivi compresi i costi che dovevano essere presi in considerazione (v. punti da 89 a 91 supra).

137 Allo stesso modo, la Commissione ha illustrato in maniera sufficientemente chiara e precisa le modalità di calcolo dell'aiuto in esame e le ragioni per le quali ha ritenuto che la misura in questione non potesse essere cumulata con altre misure di aiuto a copertura dei medesimi costi ammissibili.

138 La decisione impugnata è pertanto sufficientemente motivata e occorre, di conseguenza, respingere il quinto motivo di ricorso sollevato dalle ricorrenti.

139 Alla luce di tutte le considerazioni sopra esposte, il ricorso deve essere respinto nella sua interezza, senza che sia necessario pronunciarsi sulla sua ricevibilità.

Sulle spese

140 Ai sensi dell'articolo 134, paragrafo 1, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Le ricorrenti, rimaste soccombenti, devono essere condannate a farsi carico delle proprie spese nonché di quelle della Commissione, conformemente alla domanda di quest'ultima.

141 La Repubblica federale di Germania e la Repubblica d'Austria si faranno carico delle proprie spese, ai sensi dell'articolo 138, paragrafo 1, del regolamento di procedura.

142 L'AUA si farà carico delle proprie spese, ai sensi dell'articolo 138, paragrafo 3, del regolamento di procedura.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Decima Sezione ampliata)

dichiara e statuisce:

1) Il ricorso è respinto.

2) La Ryanair DAC e la Laudamotion GmbH sono condannate a farsi carico delle proprie spese nonché di quelle sostenute dalla Commissione europea.

3) La Repubblica federale di Germania, la Repubblica d'Austria e la Austrian Airlines AG si faranno carico delle proprie spese.

Kornezov Buttigieg Kowalik-Bańczyk

Hesse Petrlík

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 14 luglio 2021.

Firme