

Edizione provvisoria

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Quarta Sezione ampliata)

12 aprile 2019 (*)

«Ricorso di annullamento – Aiuti di Stato – Misure cui la Germania ha dato esecuzione a favore dell'aeroporto di Francoforte Hahn e delle compagnie aeree che utilizzano tale aeroporto – Decisione che qualifica le misure a favore dell'aeroporto di Francoforte Hahn come aiuti di Stato compatibili con il mercato interno e che accerta l'assenza di aiuti di Stato a favore delle compagnie aeree che utilizzano tale aeroporto – Insussistenza di incidenza individuale – Insussistenza di incidenza diretta – Irricevibilità»

Nella causa T-492/15,

Deutsche Lufthansa AG, con sede in Colonia (Germania), rappresentata da S. Völcker, avvocato,

ricorrente,

contro

Commissione europea, rappresentata da K. Herrmann, T. Maxian Rusche e S. Noë, in qualità di agenti,

convenuta,

sostenuta da

Land Rheinland-Pfalz (Germania), rappresentato da C. Koenig, professore,

e da

Ryanair DAC, già Ryanair Ltd, con sede in Dublino (Irlanda), rappresentata da G. Berrisch, avvocato, e M.B. Byrne, solicitor,

interventanti,

avente ad oggetto una domanda fondata sull'articolo 263 TFUE e diretta all'annullamento della decisione (UE) 2016/789 della Commissione, del 1° ottobre 2014, relativa all'aiuto di Stato SA.21121 (C 29/2008) (ex NN 54/07) cui la Germania ha dato esecuzione riguardante il finanziamento dell'aeroporto di Francoforte Hahn e i rapporti finanziari tra l'aeroporto e Ryanair (GU 2016, L 134, pag. 46),

IL TRIBUNALE (Quarta Sezione ampliata),

composto da H. Kanninen, presidente, J. Schwarcz, C. Iliopoulos, L. Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín (relatore) e I. Reine, giudici,

cancelliere: S. Bukšek Tomac, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 9 luglio 2018,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

I. Fatti

- 1 La Deutsche Lufthansa AG, ricorrente, è una compagnia aerea con sede in Germania, la cui attività principale è il trasporto di passeggeri. Il suo primo aeroporto di base è quello di Francoforte sul Meno (Germania).
- 2 L'aeroporto di Francoforte Hahn è situato in Germania, nel territorio del Land Rheinland-Pfalz (in prosieguo: il «Land»), a circa 120 km a ovest della città di Francoforte sul Meno e a 115 km dall'aeroporto di Francoforte sul Meno. Fino al 1992, il sito sul quale è situato l'aeroporto di Francoforte Hahn ospitava una base militare. Tale base è stata successivamente trasformata in aeroporto civile. Il 1° aprile 1995 la Repubblica federale di Germania ha ceduto la proprietà dell'infrastruttura alla Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG (in prosieguo: la «Holding Hahn»), un partenariato pubblico-privato al quale partecipava il Land.
- 3 Il 1° gennaio 1998 la Flughafen Frankfurt/Main GmbH (in prosieguo: la «Fraport»), che gestiva e amministrava l'aeroporto internazionale di Francoforte sul Meno, ha acquisito il 64,90% delle quote della Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen (in prosieguo: la «Flughafen Hahn»), la società che gestisce l'aeroporto di Francoforte Hahn.
- 4 Nel 1999 l'aeroporto di Francoforte Hahn ha attirato il suo primo vettore a basso costo, la Ryanair Ltd (divenuta Ryanair DAC; in prosieguo: la «Ryanair»). Il primo accordo della Flughafen Hahn con la Ryanair è entrato in vigore il 1° aprile 1999 (in prosieguo: l'«accordo con la Ryanair del 1999»). L'accordo con la Ryanair del 1999, di una durata di cinque anni, aveva ad oggetto i diritti aeroportuali da versare.
- 5 Nell'agosto 1999 la Fraport ha acquisito il 73,37% delle quote della Holding Hahn e il 74,90% delle quote del suo socio accomandatario, la Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH.
- 6 Il 31 agosto 1999 il Land e la Fraport hanno concluso un accordo in forza del quale la Fraport si impegnavano a stipulare un contratto di trasferimento di profitti e perdite. Tale contratto è stato approvato lo stesso giorno, confermato con atto notarile il 24 novembre 2000 ed è entrato in vigore il 1° gennaio 2001. Ai sensi di detto contratto, la Fraport aveva diritto a tutti i profitti realizzati dal gestore dell'aeroporto di Francoforte Hahn e, in cambio, era obbligata a coprire tutte le perdite di quest'ultimo (in prosieguo: il «contratto di trasferimento di profitti e perdite del 2001»).
- 7 Successivamente, la Holding Hahn e la Flughafen Hahn si sono fuse per formare la Flughafen Hahn GmbH, divenuta Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (in prosieguo: la «FFHG» o «Francoforte Hahn»), di cui il 26,93% del capitale era detenuto dal Land e il 73,07% dalla Fraport.
- 8 Fino all'11 giugno 2001 il 100% delle quote della Fraport era detenuto da azionisti pubblici. In tale data la Fraport è stata quotata in borsa e il 29,71% delle sue azioni è stato venduto ad azionisti privati, mentre il restante 70,29% è rimasto in possesso di azionisti pubblici.
- 9 Il 16 ottobre 2001 il Land ha approvato il tariffario dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Francoforte Hahn, che è entrato in vigore con effetto retroattivo il 1° ottobre 2001 (in prosieguo: il «tariffario 2001»).
- 10 Il 14 dicembre 2001 e il 9 gennaio 2002, rispettivamente, la Fraport e i detentori di quote della FFHG hanno deciso un aumento di capitale della FFHG al fine di finanziare la parte più urgente di un programma di miglioramento dell'infrastruttura aeroportuale (in prosieguo: l'«aumento di capitale del 2001»). L'aumento di capitale del 2001, per un importo di EUR 27 milioni, è stato sottoscritto dalla Fraport e dal Land, che, il 9 gennaio 2002, hanno contribuito, rispettivamente, per EUR 19,7 milioni e per EUR 7,3 milioni.

- 11 Il 14 febbraio 2002 è stato concluso un secondo accordo tra la FFHG e la Ryanair (in prosieguo: l'«accordo con la Ryanair del 2002»). Esso ha sostituito l'accordo con la Ryanair del 1999.
- 12 Il 27 novembre 2002 il Land dell'Assia (Germania), la Fraport e la FFHG hanno concluso un accordo riguardante lo sviluppo dell'aeroporto di Francoforte Hahn. Tale accordo prevedeva un secondo aumento di capitale della FFHG, in occasione del quale il Land dell'Assia sarebbe diventato il terzo detentore di quote della FFHG.
- 13 Il 22 marzo 2004 è stato predisposto un accordo tra i detentori di quote riguardante la partecipazione della Fraport, del Land e del Land dell'Assia nel capitale della FFHG (in prosieguo: l'«accordo tra i detentori di quote»). La Fraport, il Land e il Land dell'Assia hanno firmato tale accordo il 30 marzo 2005.
- 14 Per eseguire l'accordo tra i detentori di quote è stato concordato un aumento di capitale della FFHG di EUR 19,5 milioni al fine di continuare il programma di investimento di cui al precedente punto 10. Tra il 2004 e il 2009 la Fraport, il Land e il Land dell'Assia hanno apportato, rispettivamente, EUR 10,21 milioni, EUR 540 000 e EUR 8,75 milioni nella FFHG in diverse rate. Inoltre, il Land e il Land dell'Assia si sono impegnati ad apportare, ciascuno, ulteriori EUR 11,25 milioni a titolo di riserva di capitali, conformemente a un calendario di pagamenti che andava fino al 2009.
- 15 In seguito all'aumento di capitale descritto al precedente punto 14 (in prosieguo: l'«aumento di capitale del 2004»), il cui importo totale era pari a EUR 42 milioni, la Fraport deteneva il 65% delle quote della FFHG, contro il 17,5% ciascuno per il Land dell'Assia e il Land.
- 16 L'accordo tra i detentori di quote prevedeva anche che ogni nuovo debito contratto dalla FFHG dovesse essere coperto dalla Fraport, dal Land e dal Land dell'Assia in proporzione alla loro partecipazione al capitale della FFHG e che il contratto di trasferimento di profitti e perdite del 2001 dovesse essere prorogato fino al 2014. Al fine di conformarsi a tali obblighi, la Fraport e la FFHG hanno concluso un nuovo contratto di trasferimento di profitti e perdite il 5 aprile 2004 (in prosieguo: il «contratto di trasferimento di profitti e perdite del 2004»). Il contratto di trasferimento di profitti e perdite del 2004 è entrato in vigore il 2 giugno 2004, in seguito alla sua approvazione da parte dell'assemblea generale degli azionisti della Fraport a maggioranza dei tre quarti richiesta dall'accordo tra i detentori di quote. Ai sensi del contratto di trasferimento di profitti e perdite del 2004, la Fraport si è impegnata a coprire tutte le perdite subite dalla FFHG tra il 2004 e il 2009.
- 17 Dal 1997 al 2004, il Land ha versato al gestore di Francoforte Hahn sovvenzioni dirette (in prosieguo: le «sovvenzioni dirette del Land»). Le sovvenzioni dirette del Land versate fino al 2000 avevano lo scopo di finanziare investimenti nell'infrastruttura aeroportuale, mentre quelle versate a partire dal 2001 erano dirette a finanziare i costi del personale per i controlli di sicurezza. Il Land preleva una tassa sulla sicurezza aeroportuale su tutti i passeggeri in partenza dall'aeroporto di Francoforte Hahn presso le compagnie aeree che utilizzano detto aeroporto e trasferisce la totalità dei proventi di detta tassa, nonché fondi rientranti nel suo bilancio generale, al gestore dell'aeroporto di Francoforte Hahn a titolo di compensazione per l'esecuzione dei controlli di sicurezza (in prosieguo: la «compensazione per i controlli di sicurezza»).
- 18 Il 4 novembre 2005 è stata aggiunta una clausola addizionale all'accordo con la Ryanair del 2002 (in prosieguo: l'«accordo con la Ryanair del 2005»).
- 19 Tra il 2003 e il 2006, la Commissione delle Comunità europee ha ricevuto numerose denunce relative a presunti aiuti di Stato concessi dalla Fraport, dal Land e dal Land dell'Assia alla Ryanair e alla FFHG. Il 22 settembre 2003 e il 1° giugno 2006 uno dei denunciati ha trasmesso ulteriori informazioni alla Commissione.
- 20 Il 26 aprile 2006 è stato approvato dal Land un nuovo tariffario dei diritti aeroportuali per Francoforte Hahn (in prosieguo: il «tariffario 2006»). Esso è entrato in vigore il 1° giugno 2006.
- 21 Con lettere del 25 settembre 2006 e del 9 febbraio 2007, la Commissione ha chiesto informazioni alla Repubblica federale di Germania, la quale ha ottemperato a tale richiesta con lettere del 20 dicembre 2006 e del 29 giugno 2007.

- 22 Con lettera del 17 giugno 2008 la Commissione ha notificato alla Repubblica federale di Germania la propria decisione di avviare il procedimento d'indagine formale di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del Trattato CE (divenuto l'articolo 108, paragrafo 2, TFUE), per gli aiuti di Stato riguardanti il finanziamento di Francoforte Hahn e i suoi rapporti con la Ryanair (in prosieguo: la «decisione di avvio del 2008»). La decisione che invitava le parti interessate a formulare le proprie osservazioni è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* il 17 gennaio 2009 (GU 2009, C 12, pag. 6).
- 23 Il 31 dicembre 2008 la Fraport ha venduto al Land la totalità della sua partecipazione nella FFHG. In seguito a tale vendita, da un lato, il Land deteneva una partecipazione maggioritaria dell'82,5% nella FFHG, mentre il restante 17,5% rimaneva in possesso del Land dell'Assia e, dall'altro, il contratto di trasferimento di profitti e perdite del 2004 è stato risolto.
- 24 Nell'ambito del procedimento di indagine formale, la Commissione ha ricevuto osservazioni, in particolare, da parte della ricorrente e della Ryanair, le quali sono state comunicate alla Repubblica federale di Germania.
- 25 Il 1° luglio 2009 la Repubblica federale di Germania ha trasmesso alla Commissione le proprie osservazioni e alcune informazioni complementari.
- 26 Il 13 luglio 2011 la Commissione ha deciso di avviare un secondo procedimento di indagine formale concernente talune misure di finanziamento della FFHG adottate tra il 2009 e il 2011. La decisione che invitava le parti interessate a formulare le proprie osservazioni è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* 21 luglio 2012 (GU 2012, C 216, pag. 1). Sono coesistiti, pertanto, due procedimenti.
- 27 Con lettera del 20 febbraio 2012 la Commissione ha chiesto alla Repubblica federale di Germania di fornirle maggiori informazioni in relazione alla decisione di avvio del 2008. La Repubblica federale di Germania ha ottemperato a tale richiesta con lettera del 16 aprile 2012.
- 28 Con lettera del 27 luglio 2012, la Commissione ha inviato una nuova richiesta di informazioni complementari alla Repubblica federale di Germania, la quale ha ottemperato a tale richiesta con lettera del 4 settembre 2012.
- 29 La Repubblica federale di Germania si è impegnata ad apportare capitali nella FFHG al fine di rifinanziare i prestiti di quest'ultima destinati al finanziamento delle misure infrastrutturali decise dalle autorità pubbliche tra il 1997 e il 2012, che non rientravano nei contratti di trasferimento di profitti e perdite, negli aumenti di capitale o nelle altre sovvenzioni (in prosieguo: l'«ultimo aumento di capitale»).
- 30 Con lettera del 25 febbraio 2014, la Commissione ha informato la Repubblica federale di Germania dell'adozione, il 20 febbraio 2014, degli orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (GU 2014, C 99, pag. 3; in prosieguo: gli «orientamenti del 2014»).
- 31 Con lettere del 23 marzo 2014 e del 4 aprile 2014 la Commissione ha chiesto nuovi chiarimenti alla Repubblica federale di Germania. Con lettere del 17 e del 24 aprile e del 9 maggio 2014, la Repubblica federale di Germania ha ottemperato a tale richiesta.
- 32 Il 15 aprile 2014 è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* una comunicazione in cui si invitavano gli Stati membri e le parti interessate a trasmettere osservazioni in merito all'applicazione al presente caso degli orientamenti del 2014. La ricorrente ha presentato osservazioni, che la Commissione ha trasmesso alla Repubblica federale di Germania con lettera del 26 agosto 2014. Con lettera del 3 settembre 2014 la Repubblica federale di Germania ha comunicato alla Commissione di non avere alcuna osservazione da formulare.
- 33 Il 1° ottobre 2014 la Commissione ha adottato la decisione (UE) 2016/789, relativa all'aiuto di Stato SA.21121 (C29/2008) (ex NN 54/07) cui la Germania ha dato esecuzione riguardante il finanziamento dell'aeroporto di Francoforte Hahn e i rapporti finanziari tra l'aeroporto e Ryanair (GU 2016, L 134, pag. 46; in prosieguo: la «decisione impugnata»).

II. Decisione impugnata

34 Nella decisione impugnata, la Commissione ha esaminato, da un lato, l'esistenza di un aiuto di Stato, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, per quanto riguarda, in primo luogo, le misure a favore dell'aeroporto di Francoforte Hahn (v. punti da 292 a 420 della decisione impugnata), in secondo luogo, le misure a favore della Ryanair (v. punti da 421 a 456, da 464 a 484 e 580 della decisione impugnata) e, in terzo luogo, le misure a favore delle compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto di Francoforte Hahn, ossia il tariffario 2001 e il tariffario 2006 (v. punti da 457 a 463, da 485 a 494 e 581 della decisione impugnata). Dall'altro lato, avendo ritenuto che talune delle misure a favore dell'aeroporto di Francoforte Hahn costituissero un aiuto di Stato, la Commissione ha esaminato la loro compatibilità con il mercato interno (v. punti da 497 a 579 della decisione impugnata).

A. Misure a favore di Francoforte Hahn

35 In primo luogo, la Commissione ha constatato che il contratto di trasferimento di profitti e perdite del 2001 non costituiva un aiuto di Stato. Infatti, la Commissione ha ritenuto, in sostanza, che detto contratto fosse stato concluso definitivamente prima della sentenza del 12 dicembre 2000, *Aéroports de Paris/Commissione* (T-128/98, EU:T:2000:290), vale a dire in un'epoca in cui le autorità pubbliche potevano legittimamente ritenere che le misure di finanziamento relative all'aeroporto di Francoforte Hahn non costituissero aiuti di Stato.

36 In secondo luogo, la Commissione ha esaminato se l'aumento di capitale del 2001 costituisse un aiuto di Stato. A tale riguardo, anzitutto, la Commissione ha considerato che l'aumento di capitale del 2001, da un lato, era stato finanziato dal bilancio generale del Land e, pertanto, mediante risorse statali e, dall'altro, era imputabile allo Stato. Inoltre, la Commissione ha ritenuto che la partecipazione della Fraport a detto aumento di capitale, da un lato, fosse stata effettuata mediante risorse statali, poiché la Fraport era un'impresa di prevalente proprietà pubblica le cui risorse erano soggette al controllo diretto o indiretto dello Stato, e, dall'altro, fosse imputabile allo Stato, poiché la Fraport si considerava un'«impresa dipendente di proprietà pubblica», la dirigenza della FFHG aveva intrapreso negoziati diretti con il Land e con il Land dell'Assia e il Land aveva indotto direttamente la Fraport a partecipare all'aumento di capitale del 2001. Inoltre, la Commissione ha ritenuto che l'aumento di capitale del 2001 avesse conferito un vantaggio selettivo alla FFHG, dato che la decisione di ricapitalizzare non era conforme al principio dell'operatore in economia di mercato. Infine, la Commissione ha considerato che, a motivo, in particolare, della dimensione dell'aeroporto di Francoforte Hahn e della sua vicinanza con altri aeroporti dell'Unione europea, l'aumento di capitale del 2001 era idoneo ad incidere sugli scambi tra Stati membri e a falsare la concorrenza.

37 In terzo luogo, la Commissione ha esaminato congiuntamente, per quanto riguarda la Fraport, l'aumento di capitale del 2004 e il contratto di trasferimento di profitti e perdite del 2004, dato che la conclusione di tale contratto, che doveva durare fino al 31 dicembre 2014, era una condizione preliminare all'aumento di capitale del 2004. La Commissione ha rilevato che il contratto di trasferimento di profitti e perdite del 2004 doveva essere approvato dalla Fraport a maggioranza di almeno tre quarti dei voti dell'assemblea generale degli azionisti, la quale non poteva essere raggiunta senza la partecipazione degli azionisti privati di detta società, poiché gli azionisti pubblici detenevano soltanto il 70% circa delle sue quote. La Commissione ne ha dedotto che gli azionisti pubblici non potevano controllare la decisione relativa all'approvazione da parte della Fraport del contratto di trasferimento di profitti e perdite del 2004 e, di conseguenza, quella relativa all'aumento di capitale del 2004, che pertanto non erano imputabili allo Stato.

38 La Commissione ha quindi ritenuto che il contratto di trasferimento di profitti e perdite del 2004 e la partecipazione della Fraport all'aumento di capitale del 2004 non costituissero aiuti di Stato.

39 Per quanto riguarda le partecipazioni del Land e del Land dell'Assia all'aumento di capitale del 2004, la Commissione ha anzitutto rilevato che esse erano state finanziate a partire dai loro rispettivi bilanci generali, vale a dire mediante risorse statali, e che erano imputabili allo Stato. Essa ha poi considerato che dette partecipazioni non erano conformi al principio dell'operatore in economia di mercato e, pertanto, avevano conferito un vantaggio selettivo alla FFHG. Infine, la Commissione ha ricordato che

qualsiasi vantaggio economico selettivo conferito alla FFHG rischiava di falsare la concorrenza e di incidere sugli scambi tra Stati membri.

40 La Commissione è quindi giunta alla conclusione che le partecipazioni del Land e del Land dell'Assia all'aumento di capitale del 2004 costituivano un aiuto di Stato.

41 In quarto luogo, la Commissione ha esaminato se la compensazione per i controlli di sicurezza costituisse un aiuto di Stato.

42 A tale riguardo, anzitutto, la Commissione ha rilevato che, in forza della legge tedesca, solo i costi connessi alla messa a disposizione e alla manutenzione degli spazi e dei locali necessari per l'esecuzione dei controlli di sicurezza potevano essere rimborsati dal Land al gestore dell'aeroporto di Francoforte Hahn. Pertanto, la Commissione ha ritenuto che l'assunzione da parte del Land del costo dei controlli di sicurezza, essendo andata oltre i costi rimborsabili, avesse sollevato il gestore dell'aeroporto di Francoforte Hahn da un costo che normalmente avrebbe dovuto sostenere e, pertanto, gli avesse conferito un vantaggio selettivo.

43 La Commissione ha poi tenuto conto del fatto che l'importo della compensazione per i controlli di sicurezza versata dal Land a favore del gestore dell'aeroporto di Francoforte Hahn comprendeva non soltanto gli introiti della tassa sulla sicurezza aeroportuale raccolti presso le compagnie aeree, ma anche fondi attinti dal bilancio generale del Land. La Commissione è giunta da ciò alla conclusione che tale compensazione era finanziata mediante risorse statali ed era imputabile allo Stato.

44 Inoltre, la Commissione ha ricordato che qualsiasi vantaggio economico selettivo concesso al gestore dell'aeroporto di Francoforte Hahn rischiava di falsare la concorrenza e di incidere sugli scambi tra Stati membri.

45 Infine, la Commissione ha considerato che, poiché le somme versate al gestore dell'aeroporto di Francoforte Hahn da parte del Land per i controlli di sicurezza eccedevano gli introiti della tassa sulla sicurezza aeroportuale raccolti presso le compagnie aeree, il finanziamento pubblico concesso al gestore dell'aeroporto di Francoforte Hahn a titolo di compensazione per i controlli di sicurezza costituiva un aiuto di Stato.

46 In quinto luogo, per quanto riguarda le sovvenzioni dirette del Land, da un lato, la Commissione ha ritenuto che quelle concesse dal 1997 al 2000, destinate a finanziare investimenti nell'infrastruttura aeroportuale, non costituissero aiuti di Stato poiché erano state decise prima della sentenza del 12 dicembre 2000, *Aéroports de Paris/Commissione* (T-128/98, EU:T:2000:290). Dall'altro lato, essa ha ritenuto che le sovvenzioni dirette del Land che avevano finanziato, tra il 2001 e il 2004, spese per il personale per i controlli di sicurezza dovessero essere esaminate in quanto possibili aiuti di Stato, poiché esse avevano coperto costi che avrebbero dovuto essere sostenuti dal gestore dell'aeroporto di Francoforte Hahn.

47 A tale riguardo, innanzitutto, la Commissione ha rilevato che le sovvenzioni dirette del Land versate tra il 2001 e il 2004, per un importo complessivo di EUR 1,93 milioni, erano finanziate mediante risorse statali ed erano quindi imputabili allo Stato. Inoltre, poiché dette sovvenzioni hanno coperto costi che avrebbero dovuto essere sostenuti dal gestore dell'aeroporto di Francoforte Hahn e sono state concesse esclusivamente a quest'ultimo, la Commissione ha ritenuto che esse avessero conferito un vantaggio economico selettivo a detto gestore. Infine, la Commissione ha ricordato che qualsiasi vantaggio economico selettivo concesso al gestore dell'aeroporto di Francoforte Hahn rischiava di falsare la concorrenza e di incidere sugli scambi tra Stati membri. La Commissione è quindi giunta alla conclusione che le sovvenzioni di cui trattasi costituivano aiuti di Stato.

48 In sesto e ultimo luogo, la Commissione ha ritenuto che l'ultimo aumento di capitale, destinato a rifinanziare i prestiti sottoscritti dalla FFHG per finanziare i miglioramenti infrastrutturali dell'aeroporto di Francoforte Hahn, tra il 1997 e il 2012, costituisse un aiuto di Stato e ha rinviato, a tale riguardo, alle considerazioni da essa espresse concernenti la partecipazione del Land e del Land dell'Assia all'aumento di capitale del 2004 e alla compensazione per i controlli di sicurezza.

49 Pertanto, la Commissione ha considerato, da un lato, che gli aiuti agli investimenti illegalmente concessi alla FFHG, vale a dire l'aumento di capitale del 2001, i contributi del Land e del Land dell'Assia per l'aumento di capitale del 2004 e l'ultimo aumento di capitale, erano compatibili con il mercato interno, in quanto soddisfacevano i criteri di cui al punto 61 degli orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali (GU 2005, C 312, pag. 1) Dall'altro lato, essa ha considerato che gli aiuti al funzionamento illegalmente concessi al gestore dell'aeroporto di Francoforte Hahn prima del 4 aprile 2014, vale a dire la compensazione per i controlli di sicurezza e le sovvenzioni dirette del Land, erano compatibili con il mercato interno, in quanto soddisfacevano i criteri di cui al punto 137 degli orientamenti del 2014.

B. Misure a favore della Ryanair

50 In via preliminare, per valutare l'esistenza di un aiuto di Stato a favore della Ryanair, la Commissione ha considerato che occorreva determinare se l'accordo con la Ryanair del 1999, l'accordo con la Ryanair del 2002 e l'accordo con la Ryanair del 2005 fossero conformi al principio dell'operatore in economia di mercato al momento della loro conclusione. A tale riguardo, la Commissione ha rilevato che, conformemente agli orientamenti del 2014, ai fini dell'applicazione del principio dell'operatore in economia di mercato, occorreva valutare ex ante la redditività incrementale di ciascuno degli accordi conclusi tra la Ryanair e il gestore di Francoforte Hahn, tenendo conto di tutti i costi e i ricavi incrementali pertinenti associati a ciascuno di tali accordi.

51 La Commissione ha ritenuto, in sostanza, che l'accordo con la Ryanair del 1999, l'accordo con la Ryanair del 2002 e l'accordo con la Ryanair del 2005 rispettassero il principio dell'operatore in economia di mercato in quanto erano idonei a contribuire alla redditività dell'aeroporto di Francoforte Hahn, nel senso che i ricavi incrementali previsti eccedevano i costi incrementali previsti. La Commissione ne ha tratto la conclusione che i tre accordi in questione non avevano conferito alcun vantaggio alla Ryanair e, pertanto, non comportavano elementi di aiuto.

C. Tariffari dei diritti aeroportuali

52 La Commissione ha ritenuto che il tariffario 2001 e il tariffario 2006 fossero conformi al principio dell'operatore in economia di mercato, in quanto avevano progressivamente contribuito, secondo un approccio ex ante, alla redditività dell'aeroporto di Francoforte Hahn.

53 Pertanto, la Commissione ha ritenuto che il tariffario 2001 e il tariffario 2006 non conferissero alcun vantaggio economico alle compagnie aeree che utilizzavano l'aeroporto di Francoforte Hahn che esse non avrebbero ottenuto in condizioni normali di mercato e, pertanto, che non costituissero un aiuto di Stato.

D. Dispositivo della decisione impugnata

54 Il dispositivo della decisione impugnata è redatto come segue:

«Articolo 1

1. L'aiuto di Stato al quale la Germania ha dato illegalmente esecuzione in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, [TFUE] in favore di [FFHG] tra il 2001 e il 2012, mediante aumenti di capitale effettuati nel 2001 e pari a 27 milioni di EUR, aumenti di capitale effettuati nel 2004 e pari a 22 milioni di EUR e sovvenzioni dirette concesse dal [Land] (...) è compatibile con il mercato interno.

2. L'aumento di capitale effettuato nel 2004 da Fraport (...) e il contratto di trasferimento di profitti e perdite del 2004 non costituiscono aiuti ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, [TFUE].

Articolo 2

1. L'accordo stipulato tra Ryanair e [FFHG], entrato in vigore il 1° aprile 1999, non costituisce aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, [TFUE].

2. L'accordo stipulato tra Ryanair e [FFHG], del 14 febbraio 2002 non costituisce aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, [TFUE].

3. L'«Accordo Ryanair/[FFHG], — Consegna degli aeromobili da 6 a 18 — dall'anno 2005 all'anno 2012» del 4 novembre 2005 non costituisce aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, [TFUE].

Articolo 3

I tariffari dei diritti aeroportuali, entrati in vigore il 1° ottobre 2001 e il 1° giugno 2006 non costituiscono aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, [TFUE].

Articolo 4

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione».

III. Procedimento e conclusioni delle parti

55 Con atto introduttivo depositato presso la cancelleria del Tribunale il 26 agosto 2015, la ricorrente ha proposto il presente ricorso.

56 La Commissione ha depositato il controricorso presso la cancelleria del Tribunale il 13 novembre 2015.

57 La replica e la controreplica sono state depositate presso la cancelleria del Tribunale, rispettivamente, il 5 febbraio e il 31 marzo 2016.

58 Con atto depositato presso la cancelleria del Tribunale il 5 ottobre 2015, la Ryanair plc ha presentato un'istanza d'intervento a sostegno delle conclusioni della Commissione. Con lettera depositata presso la cancelleria del Tribunale il 23 ottobre 2015, la Ryanair plc ha informato il Tribunale, conformemente all'articolo 144, paragrafo 8, del regolamento del Tribunale, della sua decisione di ritirare la sua istanza d'intervento.

59 Con ordinanza del 18 novembre 2015, il presidente della Sesta Sezione del Tribunale, da un lato, ha disposto la cancellazione della Ryanair plc dalla causa T-492/15 in quanto richiedente l'intervento e, dall'altro, ha condannato detta società a sopportare le proprie spese.

60 Con atti depositati presso la cancelleria del Tribunale, rispettivamente, il 23 ottobre e il 17 novembre 2015, la Ryanair e il Land hanno presentato un'istanza di intervento a sostegno delle conclusioni della Commissione. Con ordinanze del 26 febbraio 2016, Deutsche Lufthansa/Commissione (T-492/15, non pubblicata, EU:T:2016:126), e del 17 marzo 2016, Deutsche Lufthansa/Commissione (T-492/15, non pubblicata, EU:T:2016:193), il presidente della Sesta Sezione del Tribunale ha ammesso, rispettivamente, l'intervento del Land e quello della Ryanair.

61 Gli intervenienti, il Land e la Ryanair hanno depositato le proprie memorie di intervento presso la cancelleria del Tribunale rispettivamente il 12 marzo e il 20 maggio 2016.

62 Le osservazioni della ricorrente sulle memorie d'intervento del Land e della Ryanair sono state depositate presso la cancelleria del Tribunale rispettivamente il 2 maggio e il 18 luglio 2016.

63 Con lettere depositate presso la cancelleria del Tribunale, rispettivamente, il 7 aprile e il 15 luglio 2016, la Commissione ha indicato di non avere osservazioni da formulare sulle memorie di intervento del Land e della Ryanair.

64 A seguito della modifica della composizione del Tribunale, il presidente del Tribunale, nell'interesse di una buona amministrazione della giustizia, ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 3, del regolamento di procedura, ha riattribuito la causa a un nuovo giudice relatore, che è stato assegnato alla Prima Sezione.

- 65 Con lettera depositata presso la cancelleria del Tribunale il 29 aprile 2016, la ricorrente ha formulato considerazioni aggiuntive presentate come motivi nuovi. Il Land, la Ryanair e la Commissione hanno depositato le proprie osservazioni su tali considerazioni presso la cancelleria del Tribunale rispettivamente il 19, il 26 e il 29 agosto 2016.
- 66 Il 6 giugno 2016, nell'ambito delle misure di organizzazione del procedimento, il Tribunale (Prima Sezione) ha posto alla ricorrente un quesito scritto. La ricorrente ha risposto a tale quesito nei termini impartiti.
- 67 Poiché è stata modificata la composizione delle sezioni del Tribunale, ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 5, del regolamento di procedura, il giudice relatore è stato assegnato alla Quarta Sezione, alla quale, di conseguenza, è stata attribuita la presente causa.
- 68 Il 6 ottobre 2016 la ricorrente ha depositato una nuova offerta di prova presso la cancelleria del Tribunale.
- 69 Le osservazioni della Commissione, del Land e della Ryanair sulla nuova offerta di prova sono state depositate presso la cancelleria del Tribunale rispettivamente il 28 ottobre, il 4 e il 14 novembre 2016.
- 70 Con lettera depositata presso la cancelleria del Tribunale l'11 aprile 2017, la ricorrente ha nuovamente formulato considerazioni aggiuntive presentate come motivi nuovi. Il 12 maggio 2017 il Land ha depositato le proprie osservazioni su tali considerazioni presso la cancelleria del Tribunale. La Commissione e la Ryanair hanno depositato le proprie osservazioni su dette considerazioni presso la cancelleria del Tribunale il 2 giugno 2017.
- 71 Il 26 maggio 2017 la ricorrente ha depositato presso la cancelleria del Tribunale una nuova offerta di prova.
- 72 Il 23 giugno 2017 il Land e la Ryanair hanno depositato presso la cancelleria del Tribunale le proprie osservazioni sulla nuova offerta di prova della ricorrente. La Commissione ha depositato le proprie osservazioni su tale offerta di prova presso la cancelleria del Tribunale il 28 giugno 2017.
- 73 Il 15 marzo 2018, su proposta della Quarta Sezione, il Tribunale, in applicazione dell'articolo 28 del regolamento di procedura, ha deciso di rimettere la causa dinanzi a un collegio giudicante ampliato.
- 74 Il 22 maggio 2018, nell'ambito delle misure di organizzazione del procedimento previste all'articolo 89 del regolamento di procedura, il Tribunale (Quarta Sezione ampliata) ha posto quesiti scritti alla ricorrente e alla Commissione sulle misure a favore di Francoforte Hahn e quesiti a tutte le parti sulle misure a favore della Ryanair. Con atti depositati presso la cancelleria del Tribunale il 21 giugno 2018 le parti hanno risposto a detti quesiti scritti.
- 75 Il 5 giugno 2018 la Ryanair ha chiesto che la sig.ra R., autrice principale della relazione dello studio di consulenti Oxera, effettuata a sua richiesta e menzionata nella decisione impugnata e negli atti delle parti, fosse autorizzata a intervenire in udienza per rispondere agli eventuali quesiti del Tribunale e a esprimersi in inglese.
- 76 Il 15 e il 22 giugno 2018, la ricorrente, la Commissione e il Land hanno depositato presso la cancelleria del Tribunale le proprie osservazioni sulla richiesta della Ryanair di cui al precedente punto 75. Il Land si è dichiarato d'accordo con tale richiesta, mentre le altre parti hanno sollevato alcune obiezioni, in particolare sull'uso dell'inglese da parte della sig.ra R. Il presidente della Quarta Sezione ha deferito detta richiesta alla Sezione.
- 77 Con ordinanza del 6 luglio 2018, Deutsche Lufthansa/Commissione (T-492/15, non pubblicata, EU:T:2018:434), la sig.ra R. è stata autorizzata a intervenire in inglese in udienza in presenza e sotto il controllo dei rappresentanti della Ryanair.
- 78 Il 7 luglio 2018, la Commissione ha depositato presso la cancelleria del Tribunale un corrigendum della propria risposta scritta ai quesiti posti dal Tribunale il 22 maggio 2018.

79 All'udienza del 9 luglio 2018, le parti principali hanno esposto le proprie difese orali e hanno risposto ai quesiti posti dal Tribunale. La sig.ra R. non è intervenuta.

80 La ricorrente chiede che il Tribunale voglia:

- annullare la decisione impugnata;
- condannare la Commissione alle spese.

81 La Commissione e il Land chiedono che il Tribunale voglia:

- respingere il ricorso in quanto irricevibile e, in ogni caso, infondato;
- condannare la ricorrente alle spese.

82 Nella controreplica, la Commissione ha chiesto, inoltre, la soppressione dei riferimenti, nella replica, al controricorso della Commissione depositato nella causa che ha dato luogo alla sentenza del 27 aprile 2017, Germanwings/Commissione (T 375/15, non pubblicata, EU:T:2017:289).

83 La Ryanair chiede che il Tribunale voglia:

- respingere il ricorso;
- condannare la ricorrente alle spese.

IV. In diritto

84 A sostegno del proprio ricorso, la ricorrente deduce, in sostanza, sette motivi, vertenti, il primo, su un errore di procedura, il secondo e il terzo, su errori di valutazione dei fatti, il quarto, su manifeste contraddizioni della decisione impugnata e, il quinto, il sesto e il settimo, su violazioni dell'articolo 107 TFUE. Con due memorie distinte, la ricorrente deduce, inoltre, talune considerazioni che presenta come motivi nuovi.

85 Senza sollevare formalmente un'eccezione di irricevibilità, la Commissione deduce tre motivi di irricevibilità. In primo luogo, in via principale, essa invoca la mancanza di coerenza del ricorso. In secondo luogo, in subordine, essa fa valere il difetto di interesse ad agire della ricorrente per chiedere l'annullamento della decisione impugnata nella parte in cui riguarda le misure a favore di Francoforte Hahn. In terzo luogo, parimenti in subordine, essa invoca il difetto di legittimazione ad agire della ricorrente.

86 Il Land solleva, dal canto suo, un motivo ulteriore di irricevibilità, vertente sulla decadenza del ricorso.

87 La Commissione e gli intervenienti fanno altresì valere che il ricorso è, in ogni caso, infondato.

88 La ricorrente sostiene che il ricorso è ricevibile e fondato. Essa aggiunge, da un lato, che il Land non ha più interesse alla soluzione della controversia ed ha quindi perso la sua qualità di parte interveniente e, dall'altro, che il controricorso è irricevibile.

89 Nella specie, il Tribunale ritiene che occorra esaminare, in un primo momento, la ricevibilità del controricorso, in un secondo momento, se il Land conservi la sua qualità di parte interveniente e, in un terzo momento, la ricevibilità del ricorso. Soltanto se il ricorso è ricevibile, il Tribunale si pronuncerà, eventualmente, sulla sua fondatezza.

A. Sulla ricevibilità del controricorso

90 La ricorrente sostiene che il controricorso della Commissione è integralmente irricevibile, per il motivo che esso contiene considerazioni incoerenti e, pertanto, incomprensibili. Infatti, in tale controricorso, la Commissione si discosterebbe dalla struttura della decisione impugnata senza motivo

apparente, modificherebbe l'ordine degli elementi da esaminare, escluderebbe arbitrariamente taluni elementi della valutazione di determinate misure e contesterebbe alcuni fatti dimostrati. Inoltre, il punto 2.2.2.1 di detto controricorso sarebbe preceduto da un titolo che non corrisponde al suo contenuto.

91 La Commissione chiede il rigetto del presente motivo di irricevibilità.

92 Ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1, lettera c), del regolamento di procedura, il controricorso contiene i motivi e gli argomenti dedotti. Ne consegue che, al fine di garantire la certezza del diritto e una buona amministrazione della giustizia, un siffatto controricorso è ricevibile soltanto se gli elementi essenziali di fatto e di diritto sui quali esso si fonda emergano, quanto meno sommariamente, ma in modo coerente e comprensibile, dal suo testo [sentenza del 5 marzo 2014, *HP Health Clubs Iberia/UAMI – Shiseido (ZENSATIONS)*, T-416/12, non pubblicata, EU:T:2014:104, punto 18].

93 Orbene, nella specie, occorre constatare che i motivi e gli argomenti dedotti dalla Commissione risultano dal testo del controricorso con un grado sufficiente di chiarezza e di precisione. Così, risulta chiaramente da tale controricorso che la Commissione, da un lato, contesta la ricevibilità del ricorso, a motivo della mancanza di coerenza del ricorso e del difetto di interesse ad agire e di legittimazione ad agire della ricorrente (punto 1), e, dall'altro, difende la fondatezza della decisione impugnata nella parte in cui verte sulle misure a favore della Ryanair (punto 2), sulle misure a favore di Francoforte Hahn (punto 3) e sui tariffari dei diritti (punto 4). Anche supponendo che siano dimostrate, le circostanze che la Commissione non abbia aderito alla struttura della decisione impugnata, non abbia fatto riferimento all'insieme dei fatti che la ricorrente ritiene pertinenti, contesti alcuni fatti asseritamente dimostrati e non abbia verificato la concordanza tra il contenuto di un punto e il suo titolo nulla toglierebbero alla chiarezza e alla coerenza di tale esposizione. Si deve peraltro rilevare che, nella replica, la ricorrente è stata in grado di individuare gli argomenti presentati nel controricorso e di rispondere a questi ultimi.

94 Il motivo di irricevibilità vertente sull'asserita incoerenza del controricorso deve pertanto essere respinto.

B. Sull'intervento del Land

95 In risposta ai quesiti scritti posti dal Tribunale nell'ambito delle misure di organizzazione del procedimento e ai quesiti orali posti dal Tribunale in udienza, la ricorrente ha fatto valere che il Land non aveva più alcun interesse diretto e attuale alla soluzione della controversia, in quanto avrebbe venduto la sua partecipazione nella FFHG nell'estate del 2017, dopo l'ordinanza del 26 febbraio 2016, *Deutsche Lufthansa/Commissione* (T-492/15, non pubblicata, EU:T:2016:126), con la quale il presidente della Sesta Sezione del Tribunale l'aveva ammesso ad intervenire a sostegno delle conclusioni della Commissione. Il Land avrebbe quindi perso la sua qualità di parte interveniente.

96 La Commissione e gli intervenienti, contestano l'argomento della ricorrente.

97 Ai sensi dell'articolo 40, secondo comma, dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, che si applica al procedimento dinanzi al Tribunale in forza dell'articolo 53, primo comma, di detto Statuto, ogni persona che dimostri di avere un interesse alla soluzione di una controversia, ad esclusione delle controversie fra Stati membri, fra istituzioni dell'Unione ovvero fra Stati membri da una parte e istituzioni dell'Unione dall'altra, ha il diritto di intervenire. L'interesse alla soluzione della controversia, ai sensi dell'articolo 40 dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, è inteso come un interesse diretto e attuale all'accoglimento delle conclusioni stesse, a sostegno delle quali è presentata l'istanza di intervento (ordinanza del 10 gennaio 2006, *Diputación Foral de Álava e Gobierno Vasco/Commissione*, T-227/01, EU:T:2006:3, punti 4 e 15). Tale interesse attuale deve sussistere fino all'esito della controversia (v., in tal senso, sentenza del 13 settembre 2010, *Grecia e a./Commissione*, T-415/05, T-416/05 e T-423/05, EU:T:2010:386, punti 64 e 65).

98 Ne consegue che l'ammissione del Land ad intervenire a sostegno delle conclusioni della Commissione, con l'ordinanza del 26 febbraio 2016, *Deutsche Lufthansa/Commissione* (T-492/15, non

pubblicata, EU:T:2016:126), non osta a che, in sede di sentenza, si proceda a un nuovo esame della ricevibilità del suo intervento (v., in tal senso, sentenza dell'8 luglio 1999, Hüls/Commissione, C-199/92 P, EU:C:1999:358, punto 52).

- 99 Nella specie, occorre osservare che, al punto 13 dell'ordinanza del 26 febbraio 2016, Deutsche Lufthansa/Commissione (T-492/15, non pubblicata, EU:T:2016:126), il presidente della Sesta Sezione del Tribunale ha certamente rilevato che il Land contava tra i «principali detentori di quote» della FFHG.
- 100 Occorre tuttavia ricordare che, nell'ambito di un ricorso di annullamento contro una decisione con la quale la Commissione qualifica determinate misure adottate da un ente infrastatale come non configuranti aiuti di Stato o le dichiara compatibili con il mercato interno, l'ente infrastatale che ha adottato tali misure dimostra di avere un interesse alla soluzione della controversia ai sensi dell'articolo 40 dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea. Infatti, la sentenza del Tribunale che definisce tale controversia può portare a rimettere in discussione la qualificazione di tali misure e, quindi, a produrre effetti giuridici atti a pregiudicare gli interessi propri dell'ente infrastatale che ne è l'autore, in particolare rimettendo in discussione la sua facoltà di esercitare le proprie competenze così come esso intende (ordinanza del 4 febbraio 2015, Grandi Navi Veloci/Commissione, T-506/14, non pubblicata, EU:T:2015:102, punti da 12 a 15).
- 101 Orbene, al punto 13 dell'ordinanza del 26 febbraio 2016, Deutsche Lufthansa/Commissione (T-492/15, non pubblicata, EU:T:2016:126), il presidente della Sesta Sezione è giunto alla conclusione che il Land aveva dimostrato di avere un interesse alla soluzione della controversia, a motivo, in particolare, della sussistenza dell'interesse per un ente territoriale come il Land a intervenire in una controversia vertente sulla legittimità della decisione che dichiarava compatibili con il mercato interno diverse misure alle quali esso aveva contribuito non soltanto in quanto detentore di quote della FFHG, ma anche tramite la concessione di sovvenzioni.
- 102 Inoltre, al punto 14 dell'ordinanza del 26 febbraio 2016, Deutsche Lufthansa/Commissione (T-492/15, non pubblicata, EU:T:2016:126), per concludere per la sussistenza di un interesse alla soluzione della controversia da parte del Land, il presidente della Sesta Sezione ha altresì ritenuto che si dovesse tener conto del fatto che un annullamento della decisione impugnata avrebbe rischiato di rimettere in discussione gli sforzi compiuti dal Land a partire dagli anni 1990 per creare un aeroporto destinato a decongestionare l'aeroporto di Francoforte sul Meno e a sviluppare la regione di Hunsrück in Germania.
- 103 In tali circostanze, si deve ritenere che il Land conservi un interesse alla soluzione della controversia e non abbia, di conseguenza, perso la sua qualità di parte interveniente a causa della vendita delle proprie quote nella FFHG.

C. Sulla ricevibilità del ricorso

1. Sulla mancanza di coerenza del ricorso

- 104 Nel suo controricorso, la Commissione, sostenuta dalla Ryanair, fa valere che il ricorso non soddisfa i requisiti di forma previsti dall'articolo 76, lettera d), del regolamento di procedura. Infatti, secondo la Commissione, il ricorso non fa emergere in modo coerente i motivi dedotti. Da un lato, la parte del ricorso in cui sono descritti tali motivi si riferirebbe unicamente all'applicazione del criterio dell'investitore privato e riguarderebbe, di conseguenza, soltanto parzialmente gli asseriti problemi posti dalla decisione impugnata e che sono descritti nelle parti precedenti di detto ricorso. Tali motivi riguarderebbero quindi esclusivamente l'articolo 2 della decisione impugnata, in forza del quale la Commissione, in applicazione del criterio dell'investitore privato, ha escluso l'esistenza di aiuti di Stato a favore della Ryanair.
- 105 Dall'altro lato, la parte del ricorso in cui sono descritti i motivi dedotti non sarebbe né coerente né comprensibile, in quanto verterebbe su una constatazione asseritamente inesatta dei fatti e sulla valutazione asseritamente erronea di questi ultimi nell'ambito dell'applicazione del criterio

dell'investitore privato. Infatti, l'esposizione contenuta in tale parte si ridurrebbe ad una semplice affermazione generica, senza altra spiegazione, se non un rinvio globale al resto del ricorso.

- 106 La ricorrente chiede il rigetto del presente motivo di irricevibilità.
- 107 Occorre ricordare che, ai sensi dell'articolo 76, lettera d), del regolamento di procedura, ogni ricorso deve indicare l'oggetto della controversia, i motivi e gli argomenti dedotti nonché un'esposizione sommaria di detti motivi. A prescindere da ogni questione di natura terminologica, tale indicazione deve essere sufficientemente chiara e precisa per consentire al convenuto di preparare la sua difesa e al Tribunale di statuire sul ricorso, eventualmente senza corredo di altre informazioni. Al fine di garantire la certezza del diritto e una corretta amministrazione della giustizia, è necessario, perché un ricorso sia ricevibile alla luce dell'articolo 76, lettera d), del regolamento di procedura, che gli elementi essenziali di fatto e di diritto sui quali esso si basa emergano, anche sommariamente, purché in modo coerente e comprensibile, dal testo del ricorso stesso [v. sentenze del 12 maggio 2016, Italia/Commissione, T-384/14, EU:T:2016:298, punto 38 (non pubblicata) e giurisprudenza ivi citata, e del 27 aprile 2017, Germanwings/Commissione, T-375/15, non pubblicata, EU:T:2017:289, punto 23 e giurisprudenza ivi citata].
- 108 Nella specie, si deve necessariamente constatare che il ricorso è presentato secondo una struttura atipica. Infatti, esso contiene una presentazione dei fatti della controversia e dell'oggetto del ricorso (punto 1), una sintesi di alcune censure invocate (punto 2), un'esposizione dettagliata di tutte le censure invocate (punti da 3 a 9), un punto relativo alla ricevibilità del ricorso (punto 10) nonché brevi considerazioni relative alla «fondatezza del ricorso» (punto 11).
- 109 Emerge, tuttavia, con un sufficiente grado di chiarezza dal ricorso che la ricorrente chiede l'annullamento integrale della decisione impugnata e deduce a sostegno di tale domanda sette motivi distinti. Contrariamente a quanto potrebbe lasciare intendere il suo titolo, la parte «Fondatezza del ricorso» non ha lo scopo di esporre in modo esaustivo e tassativo tutti i motivi del ricorso. Al contrario, tale parte si limita, in sostanza, a ricordare che alcuni dei motivi dedotti rientrano nel sindacato giurisdizionale del Tribunale.
- 110 Si deve peraltro rilevare che, come osserva la ricorrente, la Commissione, nel suo controricorso, ha individuato i motivi dedotti nella specie e confutato in modo dettagliato ciascuno di essi.
- 111 Ne consegue che i motivi e le censure del ricorso emergono dal suo testo in modo sufficientemente chiaro, preciso e coerente per consentire alla Commissione di preparare la sua difesa e al Tribunale di statuire sul ricorso.
- 112 In tali circostanze, il motivo di irricevibilità vertente sull'asserita incoerenza del ricorso deve essere respinto.

2. Sul difetto di legittimazione ad agire della ricorrente

- 113 La Commissione, sostenuta dagli intervenienti, fa valere, in subordine, che la ricorrente non ha legittimazione ad agire ai sensi dell'articolo 263, quarto comma, TFUE. La Commissione deduce due argomenti a sostegno di tale motivo di irricevibilità, vertenti, il primo, sull'insussistenza di incidenza diretta e individuale nei confronti della ricorrente e, il secondo, sulla mancanza di carattere regolamentare della decisione impugnata.
- 114 Ai sensi dell'articolo 263, quarto comma, TFUE, qualsiasi persona fisica o giuridica può proporre, alle condizioni previste al primo e secondo comma del medesimo articolo, un ricorso contro gli atti adottati nei suoi confronti o che la riguardano direttamente e individualmente, e contro gli atti regolamentari che la riguardano direttamente e che non comportano alcuna misura d'esecuzione.
- 115 L'articolo 263, quarto comma, TFUE distingue così tre ipotesi in cui un ricorso di annullamento proposto da una persona fisica o giuridica può essere dichiarato ricevibile e occorre esaminare se una delle suddette ipotesi si verifichi nella specie per pronunciarsi sul presente motivo di irricevibilità.

- 116 Anzitutto, occorre constatare che, come risulta dall'articolo 4 della decisione impugnata, quest'ultima ha come unico destinatario la Repubblica federale di Germania e non la ricorrente. Ciò si verifica, poiché il procedimento di controllo degli aiuti di Stato, tenuto conto del suo impianto sistematico, è un procedimento avviato nei confronti dello Stato membro responsabile della concessione dell'aiuto (sentenze del 24 marzo 2011, Freistaat Sachsen e Land Sachsen-Anhalt/Commissione, T-443/08 e T-455/08, EU:T:2011:117, punto 50, e del 12 novembre 2015, HSH Investment Holdings Coinvest-C e HSH Investment Holdings FSO/Commissione, T-499/12, EU:T:2015:840, punto 28). Il presente ricorso non può quindi essere dichiarato ricevibile a titolo della prima ipotesi prevista dall'articolo 263, quarto comma, TFUE.
- 117 In tali circostanze, il presente ricorso può essere dichiarato ricevibile, in forza della seconda e della terza ipotesi dell'articolo 263, quarto comma, TFUE, solo se, da un lato la decisione impugnata riguardi i ricorrenti direttamente e individualmente o, dall'altro la decisione impugnata li riguardi direttamente e quest'ultima costituisca un atto regolamentare che non comporta alcuna misura di esecuzione (v., in tal senso, sentenze del 19 dicembre 2013, Telefónica/Commissione, C-274/12 P, EU:C:2013:852, punto 19; del 27 febbraio 2014, Stichting Woonpunt e a./Commissione, C-132/12 P, EU:C:2014:100, punto 44, e del 17 settembre 2015, Mory e a./Commissione, C-33/14 P, EU:C:2015:609, punto 59).
- 118 Nella specie, occorre esaminare, alla luce della seconda e della terza ipotesi previste dall'articolo 263, quarto comma, TFUE, la legittimazione della ricorrente ad agire avverso la decisione impugnata nella parte in cui essa riguarda, da un lato, le misure a favore di Francoforte Hahn e della Ryanair (v. successivi punti da 118 a 186) e, dall'altro, i tariffari dei diritti aeroportuali (v. successivi punti da 187 a 211).

a) Sulla legittimazione della ricorrente ad agire contro la decisione impugnata nella parte in cui verte sulle misure a favore di Francoforte Hahn e della Ryanair

- 119 La Commissione sostiene che la ricorrente non è legittimata ad agire contro la decisione impugnata nella parte in cui verte sulle misure a favore di Francoforte Hahn e della Ryanair, né a titolo della seconda ipotesi prevista dall'articolo 263, quarto comma, TFUE né a titolo della terza ipotesi prevista da tale disposizione.
- 120 Nella specie, il Tribunale ritiene che occorra esaminare in successione le due ipotesi menzionate al precedente punto 118.
- 1) Sulla seconda ipotesi prevista dall'articolo 263, quarto comma, TFUE*
- 121 La Commissione deduce che la ricorrente non ha dimostrato che, in primo luogo, le misure a favore di Francoforte Hahn e, in secondo luogo, le misure a favore della Ryanair la riguardassero direttamente e individualmente.
- 122 In primo luogo, la Commissione ricorda che l'articolo 1 della decisione impugnata riguarda la concessione di misure a favore di Francoforte Hahn. Orbene, la ricorrente, che non gestisce un aeroporto, non avrebbe spiegato sotto quale profilo tali misure la riguarderebbero nella sua qualità di compagnia aerea.
- 123 La ricorrente sostiene che la Ryanair, sua concorrente, ha beneficiato di un trasferimento di gran parte delle misure a favore di Francoforte Hahn, circostanza che la Commissione e gli intervenienti contestano. Nei suoi atti depositati presso la cancelleria del Tribunale il 29 aprile 2016, la ricorrente solleva, a tale riguardo, due considerazioni aggiuntive, presentate come motivi nuovi, e di cui la Commissione e gli intervenienti invocano l'irricevibilità.
- 124 In secondo luogo, la Commissione, sostenuta dagli intervenienti, fa valere che la ricorrente non ha dimostrato che la decisione impugnata la riguardasse direttamente e individualmente nella parte in cui essa verteva sulle misure a favore della Ryanair. Infatti, da un lato, l'esistenza di un rapporto di

concorrenza con il beneficiario dell'aiuto non è sufficiente a dimostrare che la decisione impugnata incida direttamente sulla ricorrente. Dall'altro lato, per dimostrare l'incidenza individuale nei suoi confronti, la ricorrente si sarebbe limitata, nel suo ricorso, ad avvalersi del fatto che essa aveva presentato alla Commissione una denuncia relativa a un aiuto di Stato, senza che tale circostanza possa essere sufficiente a dimostrare che la decisione impugnata riguardi individualmente la ricorrente.

- 125 Il Land aggiunge che la ricorrente, per dimostrare l'incidenza individuale nei suoi confronti, non può limitarsi a far valere l'esistenza di un presunto rapporto di concorrenza con il beneficiario di un aiuto. Spetterebbe alla ricorrente dimostrare l'esistenza di un rapporto di concorrenza specifico, che consenta di contraddistinguerla rispetto ai semplici concorrenti del presunto beneficiario dell'aiuto. Nella specie, la ricorrente, in particolare, avrebbe potuto fornire la prova concreta del fatto che i presunti aiuti siano stati sistematicamente utilizzati dalla Ryanair per poter proporre, per determinati collegamenti aerei che la ricorrente utilizzava fino ad allora in modo redditizio, tariffe aggressive aventi l'effetto a medio o lungo termine di ridurre il suo margine di profitto fino al punto di minacciare la sua esistenza. Orbene, la ricorrente non avrebbe assolto l'onere della prova che le incomberebbe al riguardo. Essa non avrebbe neppure indicato i mercati rilevanti. Del resto, i collegamenti aerei interessati sarebbero serviti da una pluralità di concorrenti, il che, secondo la giurisprudenza, diluirebbe gli effetti delle misure di cui trattasi al punto da escludere, in linea di principio, qualsiasi lesione sostanziale alla posizione della ricorrente sul mercato.
- 126 La ricorrente contesta l'argomentazione della Commissione e del Land. La ricorrente si avvale, in primo luogo, della sua qualità di denunciante e, pertanto, della sua qualità di parte interessata, ai sensi del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo [108 TFUE] (GU 1999, L 83, pag. 1), che rivestirebbero un'importanza capitale, in secondo luogo, del fatto che la sua legittimazione ad agire non sarebbe mai stata rimessa in discussione nell'ambito di un procedimento dinanzi ai giudici tedeschi di cui essa sarebbe parte dal 2006 e che riguarderebbe aiuti di Stato concessi alla Ryanair e, in terzo luogo, del fatto che il finanziamento diretto e indiretto della Ryanair da parte della FFHG ha conseguenze sostanziali sulla concorrenza e, di conseguenza, in particolare su di essa. A sostegno di quest'ultimo argomento, la ricorrente produce, in particolare, due nuovi documenti, ossia estratti della decisione (UE) 2016/2069 della Commissione, del 1° ottobre 2014, relativa alle misure SA.14093 (C 76/2002) cui il Belgio ha dato esecuzione a favore di Brussels South Charleroi Airport e di Ryanair (GU 2016, L 325, pag. 63) (allegato K 83), e un comunicato stampa della Ryanair del marzo 2017 (allegato K 84). In quarto luogo, la ricorrente fa valere che l'argomento del Land relativo alla mancanza di prova di un rapporto di concorrenza specifico tra essa e la Ryanair è irricevibile in quanto non è stato sollevato dalla Commissione.
- 127 Nella specie, il Tribunale ritiene che, prima di stabilire se la ricorrente abbia dimostrato che la decisione impugnata la riguardi direttamente e individualmente nella parte relativa alle misure a favore di Francoforte Hahn e della Ryanair, occorra statuire sulla ricevibilità, da un lato, degli allegati K 83 e K 84 e, dall'altro, dell'argomentazione del Land relativa alla mancanza di lesione sostanziale alla posizione della ricorrente sul mercato.
- i) Sulla ricevibilità degli allegati K 83 e K 84*
- 128 La Commissione, sostenuta dagli intervenienti, ricorda, in sostanza, che non possono essere prodotte nuove prove dopo la chiusura della fase scritta del procedimento, ma possono esserlo prima della chiusura della fase orale dello stesso, a condizione che il ritardo nella loro presentazione sia giustificato. Orbene, la ricorrente non avrebbe in alcun modo giustificato la produzione di tali nuove prove dopo i due scambi di memorie.
- 129 Ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 3, del regolamento di procedura, soltanto: «[i]n via eccezionale, le parti principali possono ancora produrre prove od offerte di prova prima della chiusura della fase orale del procedimento o prima della decisione del Tribunale di statuire senza fase orale, a condizione che il ritardo nella presentazione delle stesse sia giustificato».
- 130 Tuttavia, da un lato, occorre osservare che un documento, come gli estratti della decisione 2016/2069 cui fa riferimento la ricorrente, rientra nella prassi decisionale della Commissione e non costituisce, di conseguenza, una prova propriamente detta, in particolare ai sensi dell'articolo 85 del regolamento di

procedura. Una parte ha il diritto di fare riferimento a tale prassi dinanzi al Tribunale, anche quando, come nella specie, è successiva al procedimento dinanzi alla Commissione [v., in tal senso, sentenze del 9 febbraio 2017, *International Gaming Projects/EUIPO – adp Gauselmann (TRIPLE EVOLUTION)*, T-82/16, non pubblicata, EU:T:2017:66, punti 17 e 19, e del 26 ottobre 2017, *Alpirsbacher Klosterbräu Glauner/EUIPO (Klosterstoff)*, T-844/16, EU:T:2017:759, punto 57].

131 Dall'altro lato, occorre osservare che la tardività del deposito di un'offerta di prova, ai sensi dell'articolo 85 del regolamento di procedura, si giustifica in via eccezionale quando la parte che la deposita l'ha ottenuta soltanto dopo la chiusura della fase scritta del procedimento.

132 Orbene, si deve constatare che il comunicato stampa della Ryanair, contenuto nell'allegato K 84, è successivo al deposito della replica, effettuato il 5 febbraio 2016. La sua produzione come prova nuova con l'atto del 26 maggio 2017 si giustifica, quindi, in via eccezionale.

133 Di conseguenza, gli allegati K 83 e K 84 devono essere dichiarati ricevibili.

ii) Sulla ricevibilità dell'argomento del Land relativo alla mancanza di lesione sostanziale alla posizione della ricorrente sul mercato

134 Ai sensi dell'articolo 40, quarto comma, dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea e dell'articolo 142 del regolamento di procedura, l'intervento può avere come oggetto soltanto l'adesione alle conclusioni di una delle parti principali. Secondo la giurisprudenza, una parte interveniente può nondimeno addurre argomenti diversi da quelli della parte che essa sostiene, purché questi non modificano l'ambito della controversia e l'intervento miri sempre a sostenere le conclusioni presentate da quest'ultima parte (sentenze dell'8 giugno 1995, *Siemens/Commissione*, T-459/93, EU:T:1995:100, punto 21, e del 13 aprile 2005, *Verein für Konsumenteninformation/Commissione*, T-2/03, EU:T:2005:125, punto 52).

135 A tale riguardo, occorre ricordare che il requisito dell'incidenza individuale di cui all'articolo 263, quarto comma, TFUE è in particolare soddisfatto se la parte ricorrente dimostri che la sua posizione sul mercato sia sostanzialmente lesa dall'aiuto oggetto della decisione in questione (sentenze del 13 dicembre 2005, *Commissione/Aktionsgemeinschaft Recht und Eigentum*, C-78/03 P, EU:C:2005:761, punto 37, e del 22 dicembre 2008, *British Aggregates/Commissione*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, punto 30). Orbene, sin dal controricorso la Commissione, nell'ambito del motivo di irricevibilità relativo al difetto di legittimazione ad agire della ricorrente, ha sostenuto che quest'ultima non aveva dimostrato che la decisione impugnata la riguardasse individualmente.

136 Ne consegue che l'argomento del Land relativo alla mancanza di lesione sostanziale alla posizione della ricorrente sul mercato è strettamente connesso agli argomenti dedotti dalla Commissione nel suo controricorso riguardo all'insussistenza di incidenza individuale nei confronti della ricorrente e, di conseguenza, al motivo di irricevibilità della Commissione relativo al difetto di legittimazione ad agire della ricorrente. Di conseguenza, non si può ritenere che tale argomento modifichi il contesto della controversia, né che l'intervento non miri più a sostenere le conclusioni presentate dalla Commissione.

137 Si deve quindi giungere alla conclusione che l'argomento del Land relativo alla mancanza di lesione sostanziale alla posizione della ricorrente sul mercato è ricevibile.

iii) Sull'incidenza diretta e individuale nei confronti della ricorrente

138 Un ricorso di annullamento è ricevibile ai sensi della seconda ipotesi prevista dall'articolo 263, quarto comma, TFUE solo se la decisione impugnata riguarda direttamente e individualmente la parte ricorrente. I requisiti dell'incidenza diretta e dell'incidenza individuale della decisione impugnata sono cumulativi (v., in tal senso, ordinanza dell'11 novembre 2014, *Nguyen/Parlamento e Consiglio*, T-20/14, EU:T:2014:955, punto 55, e sentenza del 16 maggio 2018, *Netflix International e Netflix/Commissione*, T-818/16, non pubblicata, EU:T:2018:274, punto 70). È quindi sufficiente che

ricorra uno di tali requisiti per giungere alla conclusione che un ricorso non può essere dichiarato ricevibile a titolo della seconda ipotesi prevista dall'articolo 263, quarto comma, TFUE.

- 139 Nella specie, il Tribunale ritiene opportuno iniziare con l'esame del requisito dell'incidenza individuale.
- 140 A tale riguardo, occorre ricordare che, secondo una costante giurisprudenza, i soggetti diversi dai destinatari di una decisione possono sostenere che essa li riguarda individualmente solo se detta decisione li concerne a causa di determinate loro qualità particolari o di una situazione di fatto che li caratterizza rispetto a chiunque altro e, quindi, li identifica analogamente a quanto avverrebbe con il destinatario di una tale decisione (sentenze del 15 luglio 1963, Plaumann/Commissione, 25/62, EU:C:1963:17, pag. 223; del 17 settembre 2015, Mory e a./Commissione, C-33/14 P, EU:C:2015:609, punto 93, e del 12 maggio 2016, Hamr – Sport/Commissione, T-693/14, non pubblicata, EU:T:2016:292, punto 32).
- 141 Nell'ambito degli aiuti di Stato, è stato riconosciuto che una decisione della Commissione che chiudeva il procedimento avviato ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, TFUE riguardasse individualmente, oltre l'impresa beneficiaria, le imprese concorrenti di quest'ultima che avevano svolto un ruolo attivo nell'ambito di detto procedimento, purché la loro posizione sul mercato sia stata sostanzialmente lesa dalla misura di aiuto oggetto della decisione impugnata (sentenze del 28 gennaio 1986, Cofaz e a./Commissione, 169/84, EU:C:1986:42, punto 25; del 22 novembre 2007, Sniace/Commissione, C-260/05 P, EU:C:2007:700, punto 55, e del 17 settembre 2015, Mory e a./Commissione, C-33/14 P, EU:C:2015:609, punto 98).
- 142 Nella specie, la ricorrente non è beneficiaria delle misure a favore di Francoforte Hahn e della Ryanair. Tuttavia, essa ha depositato una denuncia presso la Commissione e ha presentato le proprie osservazioni nell'ambito del procedimento d'indagine formale. Risulta, in particolare, dalla decisione impugnata che la ricorrente ha presentato alla Commissione informazioni dettagliate e osservazioni riguardanti la decisione di avvio del 2008 nonché osservazioni relative all'applicazione degli orientamenti del 2014 alla presente causa. Si deve quindi constatare che la ricorrente ha svolto un ruolo attivo nello svolgimento del procedimento amministrativo, circostanza che del resto non è contestata dalla Commissione.
- 143 Occorre, tuttavia, osservare, al pari della Commissione, che non si può dedurre dalla mera partecipazione della parte ricorrente al procedimento amministrativo che la decisione impugnata la riguardi individualmente (v., in tal senso, sentenza del 22 novembre 2007, Sniace/Commissione, C-260/05 P, EU:C:2007:700, punto 60, e ordinanza del 26 settembre 2016, Greenpeace Energy e a./Commissione, T-382/15, non pubblicata, EU:T:2016:589, punto 39), anche qualora essa abbia avuto, come nella specie, un ruolo importante in tale procedimento amministrativo, in particolare presentando la denuncia all'origine della decisione impugnata (v., in tal senso, sentenza del 9 luglio 2009, 3F/Commissione, C-319/07 P, EU:C:2009:435, punti 94 e 95). La parte ricorrente deve, in ogni caso, dimostrare che la misura oggetto della decisione impugnata potesse ledere sostanzialmente la sua posizione sul mercato (v., in tal senso, sentenza del 22 novembre 2007, Sniace/Commissione, C-260/05 P, EU:C:2007:700, punto 60, e ordinanza del 26 gennaio 2012, Mojo Concerts e Amsterdam Music Dome Exploitatie/Commissione, T-90/09, non pubblicata, EU:T:2012:30, punto 33).
- 144 In tali circostanze, occorre esaminare se le misure a favore di Francoforte Hahn e della Ryanair potessero ledere sostanzialmente la posizione concorrenziale della ricorrente sul mercato o sui mercati in questione.
- 145 A tale riguardo, occorre sottolineare che la semplice circostanza che un atto possa influire in una certa misura sui rapporti concorrenziali nel mercato rilevante e che l'impresa interessata si trovi in qualche modo in concorrenza con il beneficiario dell'atto non può essere sufficiente a far ritenere che quest'ultimo la riguardi individualmente. Pertanto, un'impresa non può avvalersi unicamente della sua qualità di concorrente rispetto all'impresa beneficiaria (sentenze del 17 settembre 2015, Mory

- e a./Commissione, C-33/14 P, EU:C:2015:609, punti 99 e 100, e del 26 settembre 2014, Dansk Automat Brancheforening/Commissione, T-601/11, EU:T:2014:839, punto 41).
- 146 Conformemente a una giurisprudenza costante, la ricorrente, su cui grava l'onere della prova (v., in tal senso, ordinanza del 26 settembre 2016, Greenpeace Energy e a./Commissione, T-382/15, non pubblicata, EU:T:2016:589, punto 68), deve fornire elementi tali da provare la particolarità della propria situazione concorrenziale (v., in tal senso, ordinanza del 27 maggio 2004, Deutsche Post e DHL/Commissione, T-358/02, EU:T:2004:159, punto 38, e sentenza del 10 febbraio 2009, Deutsche Post e DHL International/Commissione, T-388/03, EU:T:2009:30, punti 49 e 51).
- 147 Certamente, tenuto conto della portata del controllo giurisdizionale che il giudice dell'Unione deve esercitare, non spetta ad esso, in fase di esame della ricevibilità, pronunciarsi in via definitiva sui rapporti concorrenziali tra la parte ricorrente e l'impresa asseritamente beneficiaria dell'aiuto di cui trattasi. Incombe, tuttavia, alla parte ricorrente l'onere di indicare in modo pertinente le ragioni per le quali l'aiuto di cui trattasi può ledere i suoi legittimi interessi, pregiudicando sostanzialmente la sua posizione sul mercato in questione (v., in tal senso, sentenza del 28 gennaio 1986, Cofaz e a./Commissione, 169/84, EU:C:1986:42, punto 28, e ordinanza del 26 settembre 2016, Greenpeace Energy e a./Commissione, T-382/15, non pubblicata, EU:T:2016:589, punto 44). A tal fine, la parte ricorrente deve provare l'entità della lesione alla sua posizione su tale mercato (ordinanza del 27 maggio 2004, Deutsche Post e DHL/Commissione, T-358/02, EU:T:2004:159, punto 37).
- 148 Una siffatta lesione alla concorrenza non deve necessariamente essere dedotta da elementi quali una diminuzione rilevante del fatturato, perdite finanziarie non trascurabili ovvero una riduzione significativa delle quote di mercato in seguito alla concessione dell'aiuto di cui trattasi. La concessione di un aiuto di Stato può anche ledere la situazione concorrenziale di un operatore in altri modi, in particolare provocando un mancato guadagno o un'evoluzione meno favorevole di quella che sarebbe stata registrata in mancanza di tale aiuto. Analogamente, la gravità di tale lesione può variare secondo un gran numero di fattori come, in particolare, la struttura del mercato considerato o la natura dell'aiuto di cui trattasi. La prova di una lesione sostanziale arrecata alla posizione di un concorrente sul mercato non può, quindi, essere limitata alla presenza di taluni elementi che indicano un peggioramento delle prestazioni commerciali o finanziarie della parte ricorrente (sentenze del 22 novembre 2007, Spagna/Lenzing, C-525/04 P, EU:C:2007:698, punti 34 e 35; del 22 dicembre 2008, British Aggregates/Commissione, C-487/06 P, EU:C:2008:757, punto 53, e del 26 settembre 2014, Dansk Automat Brancheforening/Commissione, T-601/11, EU:T:2014:839, punto 42).
- 149 La prova di una lesione di tale natura non dipende nemmeno direttamente dall'importo dell'aiuto. Essa dipende dall'entità della lesione che tale aiuto può arrecare alla posizione del ricorrente nel mercato di cui trattasi e può quindi variare per aiuti di un importo analogo in base a criteri quali la dimensione di tale mercato, la natura specifica dell'aiuto, la lunghezza del periodo per il quale esso è stato concesso, il carattere principale o secondario dell'attività lesa per la parte ricorrente e le possibilità per la stessa di aggirare gli effetti negativi dell'aiuto. Così, la valutazione dell'entità di tale lesione esige, in particolare, che la parte ricorrente definisca il mercato rilevante e fornisca al Tribunale i principali elementi relativi alla struttura di tale mercato. Si può trattare, in particolare, di informazioni riguardanti il numero di concorrenti attivi in detto mercato, alle loro quote di mercato e all'eventuale evoluzione delle stesse a partire dalla concessione delle misure di cui trattasi (v., in tal senso, sentenza del 12 giugno 2014, Sarc/Commissione, T-488/11, non pubblicata, EU:T:2014:497, punti 36, 37 e 43).
- 150 Orbene, nel ricorso e nella replica la ricorrente non ha definito il mercato o i mercati sui quali essa riteneva di aver subito una lesione alla sua posizione concorrenziale, né a fortiori ha apportato il minimo elemento circa la dimensione, la struttura di questo o di questi mercati e la posizione che essa, la Ryanair e i loro altri eventuali concorrenti occupavano sullo stesso o sugli stessi mercati durante il periodo rilevante. Nelle sue osservazioni sulla memoria di intervento del Land, la ricorrente non definisce neppure il mercato o i mercati in questione, ma si limita ad asserire che il metodo «O&D» cui fa riferimento il Land, che consiste nel includere in un mercato rilevante tutti gli operatori sostituibili

tra loro su un dato collegamento aereo, non è applicabile al settore degli aiuti di Stato. La ricorrente sostiene, certamente, che è necessario «prendere in considerazione il rafforzamento della posizione economica dell'insieme della rete internazionale della Ryanair». Essa omette, tuttavia, di delimitare i contorni dell'eventuale mercato sul quale potrebbero essere valutati gli effetti di tale rafforzamento sulla sua posizione concorrenziale.

- 151 La ricorrente aggiunge, tuttavia, che le misure in questione la riguarderebbero individualmente, anche qualora il metodo «O&D» dovesse essere accolto. In particolare, la ricorrente afferma che le misure di cui trattasi hanno consentito alla Ryanair di spostare sempre di più le sue attività verso aeroporti più grandi, come quelli di Francoforte sul Meno, Amburgo (Germania), Colonia-Bonn (Germania) e Norimberga (Germania). Orbene, in tali aeroporti di grandi dimensioni la concorrenza tra collegamenti aerei si eserciterebbe «in senso stretto». Pertanto, la Ryanair servirebbe, in partenza dall'aeroporto di Francoforte sul Meno, sedici collegamenti aerei che la ricorrente serve anche da tale aeroporto. A sostegno della sua argomentazione, la ricorrente invoca gli allegati K 83 e K 84, che contengono, rispettivamente, estratti della decisione 2016/2069 e un comunicato stampa della Ryanair del marzo 2017 (v. precedenti punti da 127 a 132).
- 152 In udienza, la ricorrente ha altresì fatto valere un'asserita sovrapposizione sul collegamento aereo tra la coppia di città Francoforte-Bologna, assicurato da essa con partenza dall'aeroporto di Francoforte sul Meno e dalla Ryanair con partenza dall'aeroporto di Francoforte Hahn.
- 153 A tale riguardo, in primo luogo, si deve ricordare che spetta, in linea di principio, alla persona che allega determinati fatti a sostegno di una domanda fornire la prova di tali fatti [ordinanza del 25 gennaio 2008, Provincia di Ascoli Piceno e Comune di Monte Urano/Apache Footwear e a., C-464/07 P(I), non pubblicata, EU:C:2008:49, punto 9; v. anche, in tal senso, sentenza del 6 marzo 2001, Connolly/Commissione, C-274/99 P, EU:C:2001:127, punto 113]. Orbene, nella specie, la ricorrente non ha invocato il minimo elemento di prova al fine di dimostrare l'esistenza delle sovrapposizioni di cui si avvaleva. La ricorrente non ha neppure fornito elementi che consentano di concludere per l'esistenza di un nesso di causalità tra la concessione delle misure a favore di Francoforte Hahn e della Ryanair e lo spostamento delle attività della Ryanair verso aeroporti di grandi dimensioni.
- 154 In secondo luogo, anche supponendo che l'esistenza delle sovrapposizioni di cui si avvale la ricorrente sia dimostrata e che i collegamenti aerei sui quali esse si concretizzano possano essere considerati mercati rilevanti, si dovrebbe constatare che la ricorrente non ha fornito il minimo elemento quanto alla loro struttura e all'effetto che la concessione delle misure in questione avrebbe potuto avere su di essi. In particolare, la ricorrente non ha fornito al Tribunale alcuna informazione riguardo alle dimensioni di tali mercati o, ancora, alle sue quote, a quelle della Ryanair e a quelle dei loro eventuali concorrenti su siffatti mercati e all'eventuale evoluzione di dette quote a partire dalla concessione delle misure a favore della Ryanair e di Francoforte Hahn. Essa non ha neppure fornito ulteriori elementi diretti a dimostrare di aver subito, su siffatti mercati, un mancato guadagno o un'evoluzione meno favorevole di quella che sarebbe stata registrata in assenza di tali misure. In tali circostanze, non è dimostrato che la concessione di dette misure abbia leso in modo sostanziale la posizione concorrenziale della ricorrente su tali mercati.
- 155 È vero che la ricorrente lamenta anche l'effetto che le misure a favore della Ryanair e di Francoforte Hahn hanno potuto avere sulla sua posizione concorrenziale non già sui collegamenti aerei descritti ai precedenti punti 150 e 151, bensì sul mercato del trasporto aereo di passeggeri in generale. La ricorrente sostiene così di trovarsi in un rapporto di concorrenza con la Ryanair su tale mercato, fa valere che lo stesso mercato è molto competitivo e sostiene che la sua posizione su quest'ultimo è stata sostanzialmente lesa. La Ryanair avrebbe così, in particolare, sviluppato la propria rete internazionale e nazionale dall'aeroporto di Francoforte Hahn. Quest'ultimo sarebbe stato sviluppato come «base» della Ryanair, senza la partecipazione finanziaria di quest'ultima. Ciò avrebbe consentito alla Ryanair di conoscere una forte crescita e di aumentare le sue quote sul mercato in questione.
- 156 Tuttavia, la ricorrente non definisce l'estensione geografica di un siffatto mercato e apporta maggiori elementi in merito alla sua struttura soltanto riguardo alla struttura degli ipotetici mercati descritti ai

precedenti punti 150 e 151. Tutt'al più è possibile dedurre dagli elementi forniti dalla ricorrente che un ipotetico mercato del trasporto aereo di passeggeri è «molto competitivo» e si caratterizza, come sottolinea il Land, per la presenza di un numero elevato di operatori, il che osta a che si possa semplicemente presumere che la ricorrente abbia subito un mancato guadagno o un'evoluzione meno favorevole di quella che sarebbe stata registrata in assenza delle misure a favore della Ryanair e di Francoforte Hahn (v., in tal senso, ordinanza dell'11 gennaio 2012, Phoenix-Reisen e DRV/Commissione, T-58/10, non pubblicata, EU:T:2012:3, punto 50).

- 157 In ogni caso, anche supponendo, come farà il Tribunale nelle considerazioni che seguono, che un trasferimento a beneficio della Ryanair delle misure a favore di Francoforte Hahn abbia avuto luogo e non sia stato integralmente realizzato mediante altre misure oggetto della decisione impugnata, non può essere accolto nessuno dei sei argomenti dedotti dalla ricorrente per dimostrare che essa abbia subito una lesione sostanziale alla sua posizione concorrenziale su un ipotetico mercato del trasporto aereo di passeggeri a causa delle misure in favore della Ryanair e di Francoforte Hahn. Infatti, gli argomenti della ricorrente si limitano, in sostanza, a menzionare la pressione concorrenziale generale che la Ryanair e le altre compagnie aeree a basso costo esercitano sulle compagnie aeree tradizionali.
- 158 In primo luogo, la ricorrente sostiene che l'aeroporto di Francoforte Hahn si trova in prossimità dell'aeroporto di Francoforte sul Meno, che è la sua principale base operativa, che i diritti aeroportuali applicati alla Ryanair erano troppo bassi e che il rapporto commerciale tra il gestore di Francoforte Hahn e la Ryanair era deficitario. Ciò dimostrerebbe, secondo la ricorrente, da un lato, che gli aiuti concessi all'aeroporto di Francoforte Hahn sono stati trasferiti alla Ryanair e, dall'altro, che essa sarebbe stata sostanzialmente lesa in considerazione dell'entità di tali trasferimenti.
- 159 Tale argomento deve essere respinto. Infatti, anzitutto, occorre osservare che la prossimità geografica tra gli aeroporti di Francoforte Hahn e di Francoforte sul Meno (115 km) e la circostanza che il primo si trovi, di conseguenza, nell'area di sfumatura del secondo, potrebbero tutt'al più dimostrare l'esistenza di un rapporto di concorrenza tra questi due aeroporti. Anche supponendo che l'esistenza di un siffatto rapporto sia dimostrata e possa essere considerata indicativa dell'esistenza di un rapporto di concorrenza tra la ricorrente e la Ryanair, sarebbe sufficiente ricordare che, conformemente alla giurisprudenza citata al precedente punto 144, la ricorrente non può avvalersi unicamente della sua qualità di concorrente dell'impresa beneficiaria al fine di dimostrare la lesione sostanziale alla sua posizione concorrenziale.
- 160 Inoltre, anche supponendo che l'asserita eccessiva esiguità dei diritti aeroportuali applicati alla Ryanair e il carattere deficitario del rapporto commerciale tra il gestore di Francoforte Hahn e la Ryanair si traducano in un trasferimento di aiuti a favore della Ryanair, non si può da ciò trarre alcuna conclusione riguardo all'entità della lesione concorrenziale subito dalla ricorrente. Infatti, circostanze del genere attengono, in generale, alla natura dei vantaggi di cui avrebbe beneficiato la Ryanair e non sono specifiche degli effetti che tali vantaggi potrebbero aver avuto sulla posizione concorrenziale della ricorrente.
- 161 Infine, quanto all'asserita rilevanza dei trasferimenti di aiuti di cui avrebbe beneficiato la Ryanair, è sufficiente ricordare che, come risulta dal precedente punto 148, la prova di una lesione sostanziale alla posizione di una parte ricorrente sul mercato in questione non dipende direttamente dall'importo dell'aiuto concesso.
- 162 In secondo luogo, la ricorrente sostiene che la flotta della Ryanair è cresciuta molto tra il 2009 il 2011, il che ne avrebbe fatto la maggiore compagnia aerea in Europa per numero di posti a sedere.
- 163 Tale argomento deve essere respinto. Occorre constatare che una siffatta evoluzione potrebbe spiegarsi con fattori indipendenti dalle misure a favore di Francoforte Hahn e della Ryanair, quali la crescita della clientela che ricorre al trasporto aereo. Infatti, la ricorrente non ha fornito il minimo elemento di prova diretto a dimostrare un nesso di causalità tra l'estensione della flotta della Ryanair e tali misure. In ogni caso, la ricorrente non fa valere alcuna particolarità della sua situazione che possa dimostrare che la sua posizione concorrenziale sia stata sostanzialmente lesa da detta estensione.

- 164 In terzo luogo, la crescita della Ryanair indotta da sovvenzioni avrebbe causato una pressione considerevole sulla ricorrente. Essa avrebbe subito perdite rilevanti di quote di mercato, un calo continuo del prezzo dei suoi biglietti e una diminuzione delle entrate. La ricorrente avrebbe anche dovuto adottare contromisure, lanciando la propria compagnia aerea a basso costo ed è stata costretta ad adottare un programma di ristrutturazione denominato «Score».
- 165 Tale argomento non può essere accolto. Per quanto riguarda la pressione che la notevole crescita della Ryanair avrebbe causato sulla ricorrente, occorre osservare che quest'ultima non apporta il minimo elemento di prova diretto a dimostrare che le perdite rilevanti di quote di mercato, il calo continuo del prezzo di biglietti e la diminuzione delle entrate che asserisce di aver subito e l'avvio delle contromisure che essa sostiene di aver adottato derivino dalle misure a favore della Ryanair e di Francoforte Hahn. Al contrario, gli elementi del fascicolo fanno pensare che una siffatta evoluzione possa essere attribuibile ad altri fattori. Così, nella sua relazione sull'attività del 2012, prodotta dalla Commissione, la ricorrente spiega i suoi risultati nel 2012 con numerosi scioperi. Essa spiega anche i suoi risultati con la concorrenza sul traffico europeo, con i costi per coprire le emissioni di CO₂, con le tasse in Germania e in Austria, con il divieto di voli notturni nonché con il prezzo elevato del cherosene.
- 166 Per quanto riguarda, in particolare, il programma di ristrutturazione Score, si deve rilevare che la ricorrente non lo produce e non avvalora quindi la sua affermazione secondo cui tale ristrutturazione troverebbe la sua origine nella pressione concorrenziale esercitata dalla Ryanair grazie alle misure a favore di Francoforte Hahn.
- 167 È vero che la ricorrente fa riferimento a un articolo di stampa del 15 giugno 2015, che si riferirebbe al programma di ristrutturazione Score. Tuttavia, si deve necessariamente constatare che la ricorrente non ha neppure prodotto tale articolo.
- 168 Orbene, non avendo prodotto le pagine pertinenti del programma Score o, almeno una sintesi che provi il suo contenuto, non si può escludere che, come sostenuto dalla Commissione, le misure di riduzione dei costi di carburante siano state dettate dall'età della flotta della ricorrente, che i risparmi di costi tramite approvvigionamenti raggruppati tendessero in realtà a rimediare a un'integrazione inefficiente degli acquisti complementari e che i risparmi di costi tramite una suddivisione dei voli intraeuropei in voli «hub-and-spoke» e in voli «point-to-point» (sistema a stella o voli in corrispondenza) abbiano avuto ad oggetto la correzione della complessità delle offerte di voli intraeuropei da parte della ricorrente. Infine, non si può neanche escludere che una parte delle difficoltà che hanno giustificato il programma Score siano state originate, come anche sostenuto dalla Commissione, dalle difficoltà esposte nella relazione sull'attività del 2012 della ricorrente (v. precedente punto 164). Del resto, tale relazione sull'attività colloca il programma Score sulla scia delle misure rese necessarie dalla crisi strutturale del settore dell'aviazione in Europa, senza fare alcun riferimento alla concorrenza della Ryanair risultante dalla sua posizione a Francoforte Hahn.
- 169 In quarto luogo, il documento di lavoro della Commissione su una strategia per l'aviazione in Europa, datato dicembre 2015, indicherebbe il fatto che il numero di compagnie aeree europee facenti parte delle più grandi del mondo, tra cui la ricorrente, non avrebbe cessato di diminuire dal 2001.
- 170 Tale argomento è privo di fondamento. Occorre, infatti, constatare che il documento di lavoro su una strategia per l'aviazione in Europa tratta delle grandi tendenze del traffico aereo e non affronta specificamente né la situazione degli aeroporti di Francoforte Hahn e di Francoforte sul Meno né i rapporti tra la ricorrente e la Ryanair. Pertanto, la circostanza che, secondo tale documento, nel 2015 le compagnie a basso costo rappresentavano una capacità in posti a sedere del 48%, mentre la quota dei posti a sedere delle compagnie tradizionali sarebbe scesa, nello stesso anno, al 38%, non consente di trarre alcuna conclusione in merito all'evoluzione delle rispettive posizioni concorrenziali della ricorrente e della Ryanair e, ancor meno, di ritenere che le misure a favore della Ryanair e di Francoforte Hahn abbiano avuto un effetto sostanziale su tale evoluzione. Inoltre, contrariamente a quanto sostiene la ricorrente, il grafico 5 di tale documento di lavoro mostra che dette percentuali si spiegano con il fatto che le compagnie aeree a basso costo hanno potuto conquistare nuova clientela a seguito dell'apertura del mercato del trasporto aereo negli anni 1990, mentre la posizione su tale mercato delle compagnie aeree tradizionali come la ricorrente è rimasta stabile e non ha conosciuto

perdite sostanziali. Orbene, nulla nel suddetto documento dimostra che le compagnie aeree tradizionali avrebbero potuto conquistare una quota maggiore di questa nuova clientela in assenza di eventuali aiuti di Stato a favore delle compagnie aeree a basso costo, né a fortiori che ciò sarebbe potuto accadere nel caso della ricorrente in assenza delle misure a favore della Ryanair e di Francoforte Hahn.

- 171 La tabella 2 del documento di lavoro su una strategia per l'aviazione in Europa fornisce, è vero, un quadro individualizzato dei risultati finanziari dei principali gruppi di compagnie aeree dell'Unione nel 2014 e confronta così, in particolare, il gruppo Lufthansa e la Ryanair. Ne deriva che, se, nel 2014, la Ryanair ha registrato risultati positivi, la situazione del gruppo Lufthansa è rimasta complessivamente stabile. Pertanto, la Ryanair ha conosciuto un'evoluzione favorevole dei suoi introiti annui del 12,3%, mentre quella del gruppo Lufthansa è diminuita solo dello 0,1%. Da tale tabella emerge altresì che, sempre nel 2014, il margine operativo del gruppo Lufthansa è rimasto positivo.
- 172 Orbene, tali elementi non consentono di ritenere che, in assenza delle misure a favore della Ryanair e di Francoforte Hahn, i risultati finanziari della ricorrente avrebbero potuto essere sostanzialmente più favorevoli. In ogni caso, occorre rilevare che la tabella 2 del documento di lavoro su una strategia per l'aviazione in Europa verte sull'evoluzione dei risultati finanziari dei principali gruppi di compagnie aeree dell'Unione dal 2013 al 2014, mentre le misure a favore della Ryanair e di Francoforte Hahn sono state concesse tra il 1999 e il 2012. Salvo ritenere che gli effetti di tali misure sulla posizione concorrenziale della ricorrente si siano concretizzati solo con diversi anni di ritardo, circostanza che la ricorrente non ha dedotto nella specie, non si può quindi ritenere che la tabella di cui trattasi consenta di trarre la minima conclusione a tale riguardo.
- 173 Inoltre, se è vero che, come rileva la ricorrente, il documento di lavoro su una strategia per l'aviazione in Europa constata che il numero delle compagnie aeree europee comprese tra le principali compagnie aeree del mondo è diminuito dal 2001, essa non confuta la spiegazione della Commissione secondo cui tale evoluzione si spiega con il fatto che il mercato europeo ha conosciuto un gran numero di acquisizioni.
- 174 In quinto luogo, la ricorrente si avvale del punto 249 della decisione 2004/393/CE della Commissione, del 12 febbraio 2004, concernente i vantaggi concessi dalla regione Vallonia e da Brussels South Charleroi Airport alla compagnia aerea Ryanair in relazione al suo insediamento a Charleroi (GU 2004, L 137, pag. 1), da cui risulterebbe, in particolare, che i vantaggi concessi sotto forma di assunzione da parte dello Stato dei costi operativi normalmente posti a carico di una compagnia aerea non falsano soltanto la concorrenza su una o più rotte e su un determinato segmento di mercato, ma consentono a tale compagnia aerea di rafforzare la propria posizione economica sul complesso della sua rete rispetto alle compagnie concorrenti.
- 175 Tale argomento non può essere accolto. A tale riguardo, da un lato, occorre rilevare che i criteri che la Commissione utilizza per stabilire gli elementi costitutivi di una distorsione della concorrenza o dell'incidenza sugli scambi tra Stati membri, nell'ambito dell'articolo 107 TFUE, non soddisfano le stesse funzioni e non hanno la medesima finalità di quelli richiesti per valutare la ricevibilità di un ricorso e definiti all'articolo 263, quarto comma, TFUE. Così, la ricevibilità del ricorso di un privato può essere esaminata soltanto alla luce dell'articolo 263, quarto comma, TFUE (v., in tal senso, ordinanza del 21 febbraio 2006, Deutsche Post e DHL Express/Commissione, C-367/04 P, non pubblicata, EU:C:2006:126, punto 47). Orbene, il punto 249 della decisione 2004/393 verte esclusivamente sui criteri di incidenza sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri, ai sensi dell'articolo 107 TFUE. La ricorrente non può quindi trarre argomenti da tale punto al fine di dimostrare la lesione sostanziale alla sua posizione sul mercato in questione.
- 176 Dall'altro lato, occorre osservare che il punto 249 della decisione 2004/393 verte, in generale, sull'effetto degli aiuti al funzionamento sulla concorrenza tra compagnie aeree. Tale punto non riguarda specificamente gli effetti di siffatti aiuti sulla posizione concorrenziale della ricorrente, né sulle misure a favore di Francoforte Hahn e della Ryanair. Esso non può quindi consentire alla ricorrente di provare la particolarità della sua situazione concorrenziale e di dimostrare che la sua posizione concorrenziale sia sostanzialmente lesa.

- 177 In sesto luogo, la ricorrente sostiene che, in quanto azionista della Fraport, essa è stata costretta a partecipare al finanziamento dello sviluppo dell'aeroporto di Francoforte Hahn e al sovvenzionamento della Ryanair. Infatti, fino alla fine del 2008, la Fraport sarebbe stata il socio di maggioranza della FFHG e avrebbe, in quanto tale, compensato le sue perdite e partecipato a due aumenti del suo capitale.
- 178 Tale argomento deve essere respinto. Infatti, la ricorrente non ha precisato per quale importo essa avesse contribuito a tale finanziamento nella sua qualità di azionista della Fraport, cosicché non è possibile determinare l'entità della lesione che la sua posizione concorrenziale abbia potuto subire di conseguenza.
- 179 Da quanto precede discende che la ricorrente non ha dimostrato di aver subito una diminuzione rilevante del suo fatturato, perdite finanziarie non trascurabili o ancora una riduzione significativa delle sue quote di mercato sul mercato o sui mercati di cui trattasi in seguito alla concessione delle misure a favore della Ryanair e delle misure a favore di Francoforte Hahn, anche qualora queste ultime fossero state trasferite alla Ryanair. La ricorrente non ha neppure dimostrato un mancato guadagno o un'evoluzione meno favorevole di quella che avrebbe registrato in assenza di tali misure.
- 180 Di conseguenza, anche supponendo che il beneficio delle misure a favore di Francoforte Hahn sia stato trasferito alla Ryanair e ciò sia avvenuto, in tutto o in parte, in modo diverso che tramite altre misure oggetto della decisione impugnata, non sarebbe tuttavia dimostrato che la situazione della ricorrente sul mercato di cui trattasi sia stata sostanzialmente lesa da tali misure e da quelle a favore della Ryanair.
- 181 Pertanto, senza che sia necessario accertare se il beneficio delle misure a favore di Francoforte Hahn sia stato trasferito alla Ryanair, e ciò sia avvenuto, eventualmente, tramite la concessione di altre misure che hanno formato oggetto della decisione impugnata né, di conseguenza, esaminare la ricevibilità delle due considerazioni presentate come motivi nuovi nell'atto del 29 aprile 2016 e dedotte con riferimento a tale trasferimento, si deve giungere alla conclusione che la ricorrente non ha indicato in modo pertinente le ragioni per cui le misure a favore di Francoforte Hahn e della Ryanair, che sono oggetto degli articoli 1 e 2 della decisione impugnata, possano ledere i suoi legittimi interessi, pregiudicando sostanzialmente la sua posizione sul mercato o sui mercati in questione.
- 182 Poiché la ricorrente non ha, quindi, provato in modo giuridicamente sufficiente l'incidenza individuale nei propri confronti delle misure oggetto degli articoli 1 e 2 della decisione impugnata, si deve giungere alla conclusione, senza che sia necessario esaminare il criterio dell'incidenza diretta, che il presente ricorso, nella parte in cui verte su tali articoli, non può essere considerato ricevibile ai sensi della seconda ipotesi prevista dall'articolo 263, quarto comma, TFUE. In tali circostanze, occorre esaminare se il presente ricorso, nella parte in cui verte su detti articoli, possa essere dichiarato ricevibile a titolo della terza ipotesi prevista dall'articolo 263, quarto comma, TFUE.

2) *Sulla terza ipotesi prevista dall'articolo 263, quarto comma, TFUE*

- 183 La Commissione contesta, in sostanza, la legittimazione ad agire della ricorrente contro gli articoli 1 e 2 della decisione impugnata, ai sensi della terza ipotesi prevista dall'articolo 263, quarto comma, TFUE. In particolare, la Commissione rileva che la ricorrente non afferma che la decisione impugnata sia un atto regolamentare e che, in ogni caso, una decisione in materia di aiuti di Stato non può avere, secondo la giurisprudenza, carattere regolamentare. Essa aggiunge che il Tribunale può esaminare tale questione d'ufficio.
- 184 La ricorrente non si è espressamente pronunciata a tale riguardo.
- 185 Un ricorso di annullamento è ricevibile ai sensi della terza ipotesi prevista dall'articolo 263, quarto comma, TFUE soltanto se è diretto contro un atto regolamentare che riguarda direttamente la parte ricorrente e che non comporta alcuna misura d'esecuzione.
- 186 A tale riguardo, si deve ricordare che la nozione di «atti regolamentari» si riferisce agli atti di portata generale con l'esclusione degli atti legislativi (v., in tal senso, ordinanza del 14 gennaio 2015, SolarWorld e a./Commissione, T-507/13, EU:T:2015:23, punto 64 e giurisprudenza ivi citata). Secondo

la giurisprudenza, un atto ha portata generale se si applica a situazioni determinate obiettivamente e se produce i suoi effetti giuridici nei confronti di categorie di persone considerate in maniera generale e astratta (v. sentenza del 17 marzo 2011, AJD Tuna, C-221/09, EU:C:2011:153, punto 51 e giurisprudenza ivi citata). Non è questo il caso di una decisione con la quale la Commissione accerta la compatibilità di un aiuto di Stato individuale con il mercato interno (v., in tal senso, ordinanza del 3 aprile 2014, CFE-CGC France Télécom-Orange/Commissione, T-2/13, non pubblicata, EU:T:2014:226, punto 28, e sentenza del 3 dicembre 2014, Castelnou Energía/Commissione, T-57/11, EU:T:2014:1021, punto 23).

187 Orbene, si deve constatare che le misure a favore della Ryanair e di Francoforte Hahn non sono state concesse sulla base di un regime di aiuti e rivestono quindi un carattere individuale. La decisione impugnata, nei limiti in cui verte su tali misure, non si applica quindi a situazioni determinate obiettivamente e non produce effetti giuridici nei confronti di categorie di persone considerate in maniera generale e astratta. Gli articoli 1 e 2 della decisione impugnata, che riguardano dette misure, hanno quindi una portata individuale e non possono, di conseguenza, essere qualificati come atti regolamentari, ai sensi dell'articolo 263, quarto comma, TFUE. Di conseguenza, la ricorrente non è legittimata a contestare gli articoli 1 e 2 della decisione impugnata a titolo della terza ipotesi prevista dall'articolo 263, quarto comma, TFUE.

b) Sulla legittimazione della ricorrente ad agire contro la decisione impugnata nella parte in cui verte sui tariffari dei diritti aeroportuali

188 La Commissione contesta la legittimazione della ricorrente ad agire contro la decisione impugnata nella parte in cui verte sul tariffario 2001 e sul tariffario 2006 ai sensi sia della seconda sia della terza ipotesi prevista dall'articolo 263, quarto comma, TFUE.

189 Nella specie, il Tribunale ritiene che occorra esaminare in successione le due ipotesi di cui al precedente punto 187.

1) Sulla seconda ipotesi prevista dall'articolo 263, quarto comma, TFUE

190 La Commissione sostiene che la ricorrente non ha dimostrato che l'articolo 3 della decisione impugnata, che verte sul tariffario 2001 e sul tariffario 2006, la riguardi direttamente e individualmente. Secondo la Commissione, alla Ryanair non si applica nessuno di questi due tariffari. Infatti, conformemente alla normativa tedesca, i diritti aeroportuali che tale compagnia aerea deve pagare sarebbero stabiliti da contratti di diritto privato conclusi tra la stessa e il gestore dell'aeroporto di Francoforte Hahn. Tali contratti sarebbero oggetto, nel presente caso, dell'articolo 2 della decisione impugnata. La Ryanair non riceverebbe quindi alcun aiuto ai sensi del tariffario 2001 e del tariffario 2006. Orbene, il ricorso sarebbe diretto unicamente contro gli aiuti ricevuti dalla Ryanair. Esso sarebbe, di conseguenza, irricevibile nella parte in cui verte sull'articolo 3 della decisione impugnata.

191 Gli intervenienti fanno valere, in generale, che, poiché la decisione impugnata non riguarda direttamente e individualmente la ricorrente, quest'ultima non è legittimata ad agire.

192 La ricorrente sostiene che né dalla decisione di avvio del 2008 né dalla decisione impugnata risulta che i tariffari di diritti aeroportuali non si applichino alla Ryanair. Al contrario, il punto 458 della decisione impugnata enuncerebbe che «[i]l tariffario 2001 dei diritti aeroportuali si applicava a tutte le compagnie aeree che utilizzavano l'aeroporto di Francoforte Hahn». Orbene, la Ryanair sarebbe ricompresa in tali compagnie aeree. La ricorrente indica, tuttavia, che, secondo il punto 490 della decisione impugnata, il tariffario 2006 non sembra applicarsi alla Ryanair.

193 La ricorrente aggiunge che essa sarebbe legittimata ad agire contro l'articolo 3 della decisione impugnata, anche qualora i tariffari di cui trattasi non si applicassero, in parte, alla Ryanair. Infatti, si dovrebbe tenere conto del fatto che tali tariffari sono stati adottati dopo la conclusione degli accordi di diritto privato con la Ryanair. Secondo la ricorrente, la conclusione di tali accordi avrebbe avuto manifestamente lo scopo di garantire condizioni contrattuali particolari alla Ryanair e di sfavorire le altre compagnie aeree rispetto ad essa.

- 194 In fase di controreplica, da un lato, la Commissione ammette che il punto 458 della decisione impugnata suscita l'impressione che il tariffario 2001 si applichi alla Ryanair, ma indica che dal punto 464 della medesima decisione risulta, in sostanza, che ciò non avviene. Dall'altro lato, la Commissione sostiene che l'argomento relativo al carattere discriminatorio dei tariffari di cui trattasi è stato sollevato per la prima volta in fase di replica e deve quindi essere respinto in quanto irricevibile.
- 195 A tale riguardo, occorre ricordare che, come risulta dal precedente punto 137, un ricorso di annullamento è ricevibile ai sensi della seconda ipotesi prevista dall'articolo 263, quarto comma, TFUE solo se la parte ricorrente soddisfa i requisiti cumulativi dell'incidenza diretta e dell'incidenza individuale.
- 196 Nella specie, il Tribunale ritiene opportuno iniziare con l'esame del requisito dell'incidenza diretta.
- 197 Secondo la giurisprudenza, il requisito dell'incidenza diretta, ai sensi dell'articolo 263, quarto comma, TFUE, richiede che l'atto impugnato produca direttamente effetti sulla situazione giuridica della parte ricorrente e non lasci alcun potere discrezionale ai destinatari della misura stessa incaricati della sua applicazione, la quale ha carattere meramente automatico e deriva dalla sola normativa dell'Unione, senza intervento di altre norme intermedie (v. sentenza del 13 marzo 2008, Commissione/Infront WM, C-125/06 P, EU:C:2008:159, punto 47 e giurisprudenza ivi citata; ordinanza del 23 novembre 2015, Milchindustrie-Verband e Deutscher Raiffeisenverband/Commissione, T-670/14, EU:T:2015:906, punto 20). Tali criteri sono cumulativi (v. ordinanza dell'8 ottobre 2015, Agrotikos Synetairismos Profitis Ilias/Conseil, T-731/14, non pubblicata, EU:T:2015:821, punto 26 e giurisprudenza ivi citata), cosicché è sufficiente la mancanza di uno di essi per concludere per l'assenza di incidenza diretta nei confronti della parte ricorrente.
- 198 Per quanto riguarda, in particolare, le norme relative agli aiuti di Stato, occorre sottolineare che esse hanno lo scopo di preservare la concorrenza (v., in tal senso, sentenza del 15 giugno 2006, Air Liquide Industries Belgium, C-393/04 e C-41/05, EU:C:2006:403, punto 27). Pertanto, nel settore degli aiuti di Stato, il fatto che una decisione della Commissione lasci impregiudicati gli effetti di misure nazionali delle quali la parte ricorrente, in una denuncia presentata a tale istituzione, ha fatto valere che erano incompatibili con tale scopo e la collocavano in una situazione concorrenziale svantaggiosa, consente di giungere alla conclusione che tale decisione incide direttamente sulla sua situazione giuridica, in particolare sul suo diritto, risultante dalle disposizioni del Trattato FUE in materia di aiuti di Stato, di non subire una concorrenza falsata dalle misure nazionali di cui trattasi (v., in tal senso e per analogia, sentenze del 28 gennaio 1986, Cofaz e a./Commissione, 169/84, EU:C:1986:42, punto 30; del 6 luglio 1995, AITEC e a./Commissione, T-447/93 a T-449/93, EU:T:1995:130, punto 41, e del 22 ottobre 1996, Skibsværftsforeningen e a./Commissione, T-266/94, EU:T:1996:153, punto 49).
- 199 Nella specie, per dimostrare l'incidenza diretta della decisione impugnata nei suoi confronti, nella parte in cui riguarda il tariffario 2001 e il tariffario 2006, la ricorrente deduce, in sostanza, due argomenti. In primo luogo, essa si avvale della sua qualità di concorrente della Ryanair, la quale avrebbe beneficiato del tariffario 2001 e del tariffario 2006.
- 200 Questo argomento non può prosperare. Infatti, dai documenti del fascicolo non risulta che il tariffario 2001 e il tariffario 2006 fossero applicabili alla Ryanair. Da un lato, come riconosce la ricorrente, dal punto 490 della decisione impugnata risulta espressamente che il tariffario 2006 non si applicava alla Ryanair a motivo dell'accordo individuale che quest'ultima aveva concluso con la FFHG.
- 201 Dall'altro lato, è vero che il punto 458 della decisione impugnata indica che il tariffario 2001 si applicava a «tutte le compagnie aeree che utilizzavano l'aeroporto di Francoforte Hahn». Poiché la Ryanair rientra tra tali compagnie aeree, si potrebbe ritenere che detto punto lasci intendere che il tariffario 2001 si applicasse anche alla Ryanair. Risulta, tuttavia, dalla decisione impugnata e dalle memorie della Commissione che, nel periodo di riferimento, i diritti applicabili alla Ryanair erano disciplinati da accordi privati in deroga a tale tariffario.

- 202 La ricorrente non ha apportato il minimo elemento di diritto tedesco che consenta di giungere alla conclusione che il tariffario 2001 si applicasse alla Ryanair nonostante la conclusione di accordi privati tra la Ryanair e Francoforte Hahn o a complemento di questi, sebbene ad essa ne incombesse l'onere (v., in tal senso e per analogia, sentenze del 20 settembre 2012, Francia/Commissione, T-154/10, EU:T:2012:452, punto 65, e del 15 dicembre 2016, Abertis Telecom Terrestre e Telecom Castilla-La Mancha/Commissione, T-37/15 e T-38/15, non pubblicata, EU:T:2016:743, punto 118). Al contrario, essa si è limitata a richiamare il punto 458 della decisione impugnata e ha essa stessa riconosciuto che «taluni elementi sembra[va]no indicare» che il tariffario 2001 fosse «in parte» inapplicabile alla Ryanair.
- 203 Da quanto precede discende che la ricorrente non ha provato l'applicabilità del tariffario 2001 e del tariffario 2006 alla Ryanair. La ricorrente non ha quindi debitamente dimostrato che la decisione impugnata nella parte in cui verteva su tali tariffari la riguardasse direttamente in quanto concorrente della Ryanair.
- 204 In secondo luogo, la ricorrente fa valere che i tariffari dei diritti sono stati adottati dopo la conclusione con la Ryanair dei contratti di diritto privato di cui ai precedenti punti 4, 11 e 18, allo scopo di garantire le condizioni contrattuali particolari della Ryanair e di svantaggiare le altre compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto di Francoforte Hahn rispetto alla Ryanair. Ciò avrebbe l'effetto di discriminare queste altre compagnie aeree.
- 205 A tale riguardo, da un lato, occorre osservare che, per dimostrare l'incidenza diretta sulla sua situazione giuridica, ai sensi della giurisprudenza citata al precedente punto 196, una parte ricorrente non può far valere argomenti che non le siano propri. Nella specie, la ricorrente si avvale, in sostanza, di una discriminazione che avrebbe colpito le compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto di Francoforte Hahn diverse dalla Ryanair. Orbene, la ricorrente non rientra tra tali compagnie aeree. Essa non può quindi avvalersi di una siffatta discriminazione per dimostrare che la decisione impugnata, nella parte in cui verte sul tariffario 2001 e sul tariffario 2006, la riguardi direttamente.
- 206 Dall'altro lato e in ogni caso, occorre osservare che la ricorrente non ha affermato e, a fortiori, non ha provato di trovarsi in un rapporto di concorrenza con le compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto di Francoforte Hahn diverse dalla Ryanair. Infatti, la ricorrente si limita ad affermare che tali tariffari discriminano dette compagnie aeree rispetto alla Ryanair. La ricorrente non è quindi riuscita a dimostrare che il tariffario 2001 e il tariffario 2006, nei limiti in cui si applicavano a tali compagnie aeree, la ponessero in una situazione concorrenziale svantaggiosa.
- 207 Di conseguenza, si deve respingere l'argomento della ricorrente relativo al carattere asseritamente discriminatorio del tariffario 2001 e del tariffario 2006, senza che sia necessario pronunciarsi sul suo carattere tardivo, asserito dalla Commissione.
- 208 Pertanto, senza che sia necessario stabilire se l'articolo 3 della decisione impugnata lasci un potere discrezionale al suo destinatario, ai sensi della giurisprudenza citata al precedente punto 196, si deve giungere alla conclusione che la ricorrente non ha dimostrato l'incidenza diretta nei suoi confronti delle misure oggetto dell'articolo 3 della decisione impugnata. Di conseguenza, non si può ritenere che il presente ricorso, nella parte in cui verte sull'articolo 3 della decisione impugnata, sia ricevibile a titolo della seconda ipotesi prevista dall'articolo 263, quarto comma, TFUE.
- 2) *Sulla terza ipotesi prevista dall'articolo 263, quarto comma, TFUE*
- 209 Per motivi analoghi a quelli esposti al precedente punto 182, la Commissione contesta, in sostanza, la legittimazione ad agire della ricorrente contro l'articolo 3 della decisione impugnata, ai sensi della terza ipotesi prevista dall'articolo 263, quarto comma, TFUE.
- 210 La ricorrente non si è espressamente pronunciata a tale proposito.
- 211 A tale riguardo, occorre ricordare che il criterio dell'incidenza diretta è identico nella seconda e nella terza ipotesi previste dall'articolo 263, quarto comma, TFUE (ordinanza del 13 marzo 2015, European Coalition to End Animal Experiments/ECHA, T-673/13, EU:T:2015:167, punto 67).

212 Orbene, ai precedenti punti da 194 a 207, nell'ambito dell'esame della seconda ipotesi prevista dall'articolo 263, quarto comma, TFUE, il Tribunale ha dichiarato che l'articolo 3 della decisione impugnata non riguardava direttamente la ricorrente. Pertanto, esso non può nemmeno riguardarla ai fini della terza ipotesi prevista da tale disposizione. Ne consegue che la ricorrente non ha dimostrato di avere legittimazione ad agire contro l'articolo 3 della decisione impugnata, ai sensi della terza ipotesi prevista dall'articolo 263, quarto comma, TFUE.

213 Poiché la ricorrente non ha dimostrato di avere legittimazione ad agire contro gli articoli da 1 a 3 della decisione impugnata, si deve respingere il ricorso in quanto irricevibile nel suo complesso, senza che sia necessario esaminare i motivi di irricevibilità vertenti sull'asserito difetto di interesse ad agire della ricorrente nei confronti dell'articolo 1 di detta decisione e sulla decadenza del ricorso e senza che sia necessario pronunciarsi sulla domanda della Commissione diretta alla soppressione, nella replica, dei riferimenti al controricorso depositato nella causa T-373/15, i quali vertono esclusivamente sul merito della causa. Tale conclusione, derivante dall'applicazione di norme di ricevibilità proprie del contenzioso dell'Unione (v., in particolare, precedenti punti da 112 a 116), si impone, contrariamente a quanto lascia intendere la ricorrente, ancorché la sua legittimazione ad agire non sia mai stata rimessa in discussione nell'ambito di un procedimento dinanzi ai giudici tedeschi di cui essa sarebbe parte dal 2006 e che riguarderebbe aiuti di Stato concessi alla Ryanair.

V. Sulle spese

214 Ai sensi dell'articolo 134, paragrafo 1, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda.

215 Poiché la ricorrente è rimasta soccombente, occorre condannarla alle spese, conformemente alle domande della Commissione e degli intervenienti.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Quarta Sezione ampliata)

dichiara e statuisce:

- 1) **Il ricorso è respinto in quanto irricevibile.**
- 2) **La Deutsche Lufthansa AG è condannata alle spese.**

Kanninen

Schwarzc

Iliopoulos

Calvo-Sotelo Ibáñez-Martín

Reine

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 12 aprile 2019.

Firme

Indice

I. Fatti

II. Decisione impugnata

A. Misure a favore di Francoforte Hahn

- B. Misure a favore della Ryanair
- C. Tariffari dei diritti aeroportuali
- D. Dispositivo della decisione impugnata

III. Procedimento e conclusioni delle parti

IV. In diritto

- A. Sulla ricevibilità del controricorso
- B. Sull'intervento del Land
- C. Sulla ricevibilità del ricorso
 - 1. Sulla mancanza di coerenza del ricorso
 - 2. Sul difetto di legittimazione ad agire della ricorrente
 - a) Sulla legittimazione della ricorrente ad agire contro la decisione impugnata nella parte in cui verte sulle misure a favore di Francoforte Hahn e della Ryanair
 - 1) Sulla seconda ipotesi prevista dall'articolo 263, quarto comma, TFUE
 - i) Sulla ricevibilità degli allegati K 83 e K 84
 - ii) Sulla ricevibilità dell'argomento del Land relativo alla mancanza di lesione sostanziale alla posizione della ricorrente sul mercato
 - iii) Sull'incidenza diretta e individuale nei confronti della ricorrente
 - 2) Sulla terza ipotesi prevista dall'articolo 263, quarto comma, TFUE
 - b) Sulla legittimazione della ricorrente ad agire contro la decisione impugnata nella parte in cui verte sui tariffari dei diritti aeroportuali
 - 1) Sulla seconda ipotesi prevista dall'articolo 263, quarto comma, TFUE
 - 2) Sulla terza ipotesi prevista dall'articolo 263, quarto comma, TFUE

V. Sulle spese

* [Lingua processuale: il tedesco.](#)