



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL GENERAL (Sala Sexta ampliada)

de 11 de julio de 2019*

«Recurso de anulación — Ayudas de Estado — Medidas ejecutadas por Francia en favor del aeropuerto de Marsella-Provenza y de las compañías aéreas que utilizan el aeropuerto — Decisión por la que se declara la ayuda compatible con el mercado interior — Subvenciones a la inversión — Diferenciación de las tasas aeroportuarias aplicables a los vuelos nacionales y a los vuelos internacionales — Reducción de las tasas aeroportuarias para alentar los vuelos desde la nueva terminal Marsella-Provenza 2 — Inexistencia de afectación individual — Inexistencia de afectación sustancial de la posición competitiva — Inadmisibilidad»

En el asunto T-894/16,

Société Air France, con domicilio social en Tremblay-en-France (Francia), representada por el Sr. R. Sermier, abogado,

parte demandante,

contra

Comisión Europea, representada por los Sres. S. Noë y C. Giolito y la Sra. C. Georgieva-Kecsmar, en calidad de agentes,

parte demandada,

apoyada por:

Aéroport Marseille Provence SA, con domicilio social en Marignane (Francia), representada por la Sra. A. Lepièce, abogada,

y por:

Ryanair DAC, anteriormente RyanairLtd, con domicilio social en Dublín (Irlanda),

y

Airport Marketing Services Ltd, con domicilio social en Dublín,

representadas por los Sres. E. Vahida e I.-G. Metaxas-Maranghidis, abogados,

partes coadyuvantes,

* Lengua de procedimiento: francés.

que tiene por objeto un recurso basado en el artículo 263 TFUE por el que se solicita la anulación de la Decisión (UE) 2016/1698 de la Comisión, de 20 de febrero de 2014, sobre las medidas SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) ejecutadas por Francia en favor del aeropuerto de Marsella-Provenza y de las compañías aéreas que utilizan el aeropuerto (DO 2016, L 260, p. 1),

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Sexta ampliada),

integrado por el Sr. G. Berardis, Presidente, y los Sres. S. Papasavvas, D. Spielmann (Ponente) y Z. Csehi y la Sra. O. Spineanu-Matei, Jueces;

Secretario: Sra. E. Artemiou, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 10 de enero de 2019;

dicta la siguiente

Sentencia

Antecedentes del litigio

- 1 El aeropuerto de Marsella-Provenza está situado en el departamento de Bouches-du-Rhône, en Francia. Es uno de los mayores aeropuertos del país. En 2012 recibió más de ocho millones de pasajeros. En 2004, en aras de redinamizar su tráfico y de reorientar su desarrollo hacia destinos europeos, decidió instalar, al lado de la terminal principal (en lo sucesivo, «terminal mp1»), una nueva terminal dedicada a los vuelos de «bajo coste» (en lo sucesivo, «terminal mp2»). Las obras comenzaron en diciembre de 2005 y la terminal mp2 estuvo operativa en septiembre de 2006.
- 2 El 27 de marzo de 2007, la Comisión Europea recibió una denuncia, fechada el 15 de marzo de 2007 y presentada por la demandante, Société Air France, en la que esta señalaba la existencia de ayudas ilegales concedidas por el Conseil général des Bouches-du-Rhône (Consejo General de Bouches-du-Rhône, Francia) al aeropuerto de Marsella-Provenza y de ayudas ilegales concedidas por ese aeropuerto a Ryanair DAC, anteriormente Ryanair Ltd, y a otras compañías aéreas. Esas ventajas consistían principalmente en la reducción de las tasas aeroportuarias para alentar los vuelos desde la terminal mp2.
- 3 El 27 de noviembre de 2009, la demandante presentó ante la Comisión una denuncia relativa a las ayudas ilegales concedidas por varios aeropuertos regionales y locales franceses, entre ellos el aeropuerto de Marsella-Provenza.
- 4 El 7 de mayo de 2008, el Conseil d'État (Consejo de Estado, actuando como Tribunal Supremo de lo Contencioso-Administrativo, Francia) anuló las tarifas homologadas de la tasa por pasajero aplicables a la terminal mp2 a partir del 1 de junio de 2006 y las aplicables a partir del 1 de enero de 2007, por insuficiente justificación de los elementos contables tomados en consideración para calcular la tasa.
- 5 A raíz de la anulación de las tarifas homologadas de la tasa por pasajero aplicables a la terminal mp2 a partir del 1 de junio de 2006 y de las aplicables a partir del 1 de enero de 2007, la direction générale de l'aviation civile (Dirección General de Aviación Civil, Francia), adjunta al ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (Ministerio de Ecología, Desarrollo Sostenible y Energía, Francia), encargó a un gabinete de auditoría la elaboración de un estudio, entregado en noviembre de 2008, relativo a los métodos de afectación de los costes y de los ingresos y sobre la tarificación de las

- terminales mp1 y mp2. Sobre la base de dicha auditoría, la Cámara de Comercio e Industria (CCI) de Marsella-Provenza (en lo sucesivo, «CCIMP») estableció nuevas tarifas de la tasa por pasajero aplicables retroactivamente.
- 6 Mediante decisión de 13 de julio de 2011, dirigida a la República Francesa, la Comisión incoó el procedimiento previsto en el artículo 108 TFUE, apartado 2, y emplazó a las partes interesadas a que le presentaran sus observaciones sobre las medidas en cuestión (en lo sucesivo, «decisión de incoación»).
 - 7 La Comisión recibió observaciones de la República Francesa, de CCIMP, de la demandante, de Ryanair y de Airport Marketing Services Ltd (en lo sucesivo, «AMS»), filial cuya titularidad corresponde al 100 % a Ryanair.
 - 8 El 20 de febrero de 2014, la Comisión adoptó la Decisión (UE) 2016/1698 de la Comisión, de 20 de febrero de 2014, sobre las medidas SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) ejecutadas por Francia en favor del aeropuerto de Marsella-Provenza y de las compañías aéreas que utilizan el aeropuerto (DO 2016, L 260, p. 1; en lo sucesivo, «Decisión impugnada»).
 - 9 En la Decisión impugnada, la Comisión declaró entre otras cosas que el aeropuerto de Marsella-Provenza había recibido una ayuda a la inversión compatible con el mercado interior. Constató que la terminal mp2 y el área de estacionamiento para aviones adyacente a aquella no estaban reservadas a una compañía aérea en particular. En su opinión, la citada terminal está por tanto abierta a cualquier compañía que desee utilizarla, a condición de que proponga un nivel de servicios limitado. Señaló que el mencionado aeropuerto había publicado una convocatoria de manifestaciones de interés para la utilización de dicha terminal y que, al no alcanzar su máxima capacidad de explotación, la propia terminal estaba a disposición de cualquier compañía aérea interesada. Por añadidura, constató que las compañías aéreas pagaban también tarifas que cubrían como mínimo los costes marginales generados por cada acuerdo.
 - 10 Por otro lado, la Comisión examinó las tarifas del canon por pasajero aplicables a la terminal mp2. En particular, constató que, para determinar la rentabilidad del proyecto de terminal para servicios simplificados y la tarificación correspondiente, un operador prudente tomaría en consideración la totalidad de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos, teniendo en cuenta la elasticidad de la demanda de tráfico respecto de la tarificación de la tasa aeronáutica contemplada. Consideró que «la diferencia entre el nivel de la tarifa de la tasa de pasajero y el coste de la función pasajero, que se [cubría] con los ingresos no aeronáuticos, no [constituía], por tanto, una ventaja concedida a las compañías aéreas, sino que [era] consecuencia de la optimización subyacente del gestor, que [buscaba], por el contrario, rentabilizar su proyecto de inversión» (considerando 369 de la Decisión impugnada). Llegó a la conclusión de que la decisión que fijaba las tarifas de la citada terminal era conforme con el principio del operador prudente en una economía de mercado.
 - 11 Por último, la Comisión examinó el contrato de venta de espacio publicitario celebrado, el 19 de mayo de 2006, entre la CCIMP y AMS (en lo sucesivo, «contrato AMS»). Ese contrato se celebró con una duración de cinco años, prorrogable una vez por un período igual, y no fue objeto de licitación ni de publicidad previa. Su objeto consistía en dar publicidad al destino Marsella para atraer a un elevado número de pasajeros.
 - 12 Basándose en el estudio de rentabilidad presentado por la República Francesa relativo a los márgenes financieros generados por los vuelos Ryanair en el período 2007-2021, en el que también se basó la CCIMP para adoptar la decisión relativa al contrato AMS, la Comisión constató que los costes medios del citado contrato por pasajero de esa compañía aérea acreditaban la rentabilidad del proyecto de la construcción de la terminal mp2 en su totalidad. Llegó a la conclusión de que, en cualquier momento,

las tarifas aplicadas a las compañías aéreas, habida cuenta de las distintas reducciones practicadas, así como de los costes del citado contrato, cubrían al menos los sobrecostes asociados a la utilización del aeropuerto de Marsella-Provenza por dicha compañía aérea.

Procedimiento y pretensiones de las partes

- 13 Mediante demanda presentada en la Secretaría del Tribunal el 19 de diciembre de 2016, la demandante interpuso el presente recurso.
- 14 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal el 23 de marzo de 2017, Aéroport Marseille Provence SA solicitó intervenir en el presente procedimiento en apoyo de las pretensiones de la Comisión.
- 15 Mediante escritos presentados en la Secretaría del Tribunal el 26 de marzo de 2017, Ryanair y AMS solicitaron intervenir en el presente procedimiento en apoyo de las pretensiones de la Comisión.
- 16 Mediante auto de 29 de mayo de 2017, el Presidente de la Sala Sexta del Tribunal admitió dichas intervenciones. Las coadyuvantes presentaron sus escritos de formalización de la intervención y las partes principales presentaron sus observaciones sobre ellos dentro de los plazos señalados.
- 17 A propuesta de la Sala Sexta, el Tribunal decidió, de conformidad con el artículo 28 de su Reglamento de Procedimiento, remitir el asunto a una Sala ampliada.
- 18 A propuesta del Juez Ponente, el Tribunal (Sala Sexta ampliada) decidió abrir la fase oral del procedimiento y, en el marco de las diligencias de organización del procedimiento previstas en el artículo 89 del Reglamento de Procedimiento, invitó a las partes a responder a determinadas cuestiones. Las partes dieron cumplimiento a lo requerido dentro de los plazos señalados.
- 19 En la vista de 10 de enero de 2019 se oyeron los informes orales de las partes.
- 20 La demandante solicita al Tribunal que:
 - Anule la Decisión impugnada.
 - Condene en costas a la Comisión.
- 21 La Comisión, apoyada por las partes coadyuvantes, solicita al Tribunal que:
 - Declare la inadmisibilidad del recurso o, con carácter subsidiario, lo desestime por infundado.
 - Condene en costas a la demandante.

Fundamentos de Derecho

- 22 La Comisión, apoyada por las coadyuvantes, afirma que el recurso es inadmisibile debido, en esencia, a que la demandante no tiene legitimación activa. En particular, sostiene que las medidas de que se trata no afectan directa e individualmente a la demandante y que esta no explica las razones por las que la Decisión impugnada la afecta debido a determinadas cualidades que le son propias o a una situación de hecho que la caracteriza respecto a cualquier otra persona.

- 23 La demandante sostiene que, a diferencia de lo que afirma la Comisión, su situación la individualiza de manera análoga a la del destinatario del acto impugnado. Haciendo referencia a la jurisprudencia, considera que la admisibilidad del recurso de un tercero respecto del beneficiario de la ayuda presupone que el primero se encuentra en una relación de competencia con el segundo y que la ayuda puede lesionar sustancialmente la posición del tercero en el mercado. También invoca la sentencia de 25 de junio de 1998, *British Airways y otros/Comisión* (T-371/94 y T-394/94, EU:T:1998:140), y alega que en aquella el Tribunal confirmó implícitamente que las compañías aéreas que eran sus competidoras estaban legitimadas para impugnar una decisión de la Comisión que validaba una medida de ayuda de Estado de la que era beneficiaria.
- 24 A este respecto, es preciso recordar que el artículo 263 TFUE, párrafo cuarto, prevé dos supuestos en los que se reconoce legitimación a una persona física o jurídica para recurrir un acto de la Unión Europea del que no es destinataria. Por una parte, esa persona puede interponer tal recurso cuando dicho acto la afecte directa e individualmente. Por otra parte, esa persona puede interponer recurso contra un acto reglamentario que no incluya medidas de ejecución si dicho acto la afecta directamente.
- 25 En el caso de autos, la República Francesa es el único destinatario de la Decisión impugnada, que tiene por objeto una ayuda individual en el sentido del artículo 1, letra e), del Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo, de 13 de julio de 2015, por el que se establecen normas detalladas para la aplicación del artículo 108 TFUE (DO 2015, L 248, p. 9). Dado que, por tanto, es de alcance individual, no puede considerarse acto reglamentario a efectos del artículo 263 TFUE, párrafo cuarto, que se refiere a cualquier acto de carácter general a excepción de los actos legislativos (véase la sentencia de 3 de diciembre de 2014, *Castelnou Energía/Comisión*, T-57/11, EU:T:2014:1021, apartado 23 y jurisprudencia citada). En consecuencia, puesto que la demandante no es destinataria de la Decisión impugnada, su recurso solo es admisible si dicha Decisión la afecta directa e individualmente (sentencia de 22 de junio de 2016, *Whirlpool Europe/Comisión*, T-118/13, EU:T:2016:365, apartado 41).
- 26 Según reiterada jurisprudencia, los sujetos distintos de los destinatarios de una decisión solo pueden alegar que esta les afecta individualmente si les atañe en razón de determinadas características que les son propias o de una situación de hecho que los caracteriza frente a cualquier otra persona y, por ello, los individualiza de manera análoga a la del destinatario de tal decisión (sentencias de 15 de julio de 1963, *Plaumann/Comisión*, 25/62, EU:C:1963:17, p. 414, y de 21 de diciembre de 2016, *Comisión/Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, EU:C:2016:971, apartado 15).
- 27 En el procedimiento de control de las ayudas de Estado previsto en el artículo 108 TFUE debe distinguirse, por una parte, la fase previa de examen de las ayudas establecida en el apartado 3 de dicho artículo, que solo tiene por objeto permitir a la Comisión formarse una primera opinión sobre la compatibilidad parcial o total de la ayuda controvertida y, por otra, la fase de examen prevista en el apartado 2 de ese mismo artículo. El Tratado tan solo prevé la obligación de la Comisión de emplazar a los interesados a que presenten sus observaciones en el marco de esta última fase, cuya finalidad es permitir a la Comisión obtener una información completa sobre el conjunto de los datos del asunto (véase la sentencia de 9 de julio de 2009, *3F/Comisión*, C-319/07 P, EU:C:2009:435, apartado 30 y jurisprudencia citada).
- 28 Cuando una empresa cuestiona el fundamento de la decisión de apreciación de la ayuda adoptada con arreglo al artículo 108 TFUE, apartado 3, o al término del procedimiento formal de investigación, el mero hecho de que se le pueda atribuir la condición de interesado conforme al apartado 2 de este artículo no es suficiente para reconocer la admisibilidad del recurso. En tal caso, debe demostrar que goza de una situación particular en el sentido de la sentencia de 15 de julio de 1963, *Plaumann/Comisión* (25/62, EU:C:1963:17) (véase, en ese sentido, el auto de 10 de noviembre de 2015, *Compagnia Trasporti Pubblici y otros/Comisión*, T-187/15, no publicado, EU:T:2015:846,

apartado 18). Ello sucede, en especial, cuando su posición en el mercado se ve sustancialmente afectada por la ayuda objeto de la decisión de que se trate (sentencia de 22 de junio de 2016, Whirlpool Europe/Comisión, T-118/13, EU:T:2016:365, apartado 44).

- 29 A este respecto, se ha reconocido que una decisión de la Comisión que da por concluido el procedimiento incoado con arreglo al artículo 108 TFUE, apartado 2, en relación con una ayuda individual afecta individualmente, además de a la empresa beneficiaria de la ayuda, a las empresas competidoras de esta que hayan desempeñado un papel activo en el marco del referido procedimiento, si la medida de ayuda objeto de la decisión impugnada ha afectado sustancialmente a su posición en el mercado. A este respecto, una empresa no puede limitarse a invocar su condición de competidora de la empresa beneficiaria, sino que además debe demostrar que, habida cuenta de su grado de participación eventual en el procedimiento y de la medida en que haya resultado afectada su posición en el mercado, se encuentra en una situación de hecho que la individualiza de manera análoga a la del destinatario de la decisión (véase el auto de 7 de marzo de 2013, UOP/Comisión, T-198/09, no publicado, EU:T:2013:105, apartados 25 y 26 y jurisprudencia citada; véase también, en ese sentido, la sentencia de 28 de enero de 1986, Cofaz y otros/Comisión, 169/84, EU:C:1986:42, apartado 25, y auto de 27 de mayo de 2004, Deutsche Post y DHL/Comisión, T-358/02, EU:T:2004:159, apartados 33 y 34).
- 30 Procede recordar además que los requisitos de admisibilidad de un recurso se aprecian en el momento de su interposición, es decir, cuando se presenta la demanda (auto de 15 de diciembre de 2010, Albertini y otros y Donnelly/Parlamento, T-219/09 y T-326/09, EU:T:2010:519, apartado 39, y sentencia de 3 de diciembre de 2014, Castelnou Energía/Comisión, T-57/11, EU:T:2014:1021, apartado 34).
- 31 En el presente asunto, procede señalar que la demandante se opone a algunas de las medidas examinadas por la Comisión en la Decisión impugnada. Por un lado, se cuestiona la subvención a la inversión para la construcción de la terminal mp2 y, por otro lado, se cuestionan las tarifas de las tasas por pasajero específicas para dicha terminal, así como el contrato AMS, que constituyen, considerados en su conjunto, una ayuda de Estado a favor de aquella. Por tanto, procede examinar la legitimación de la demandante por lo que respecta, por un lado, a la subvención a la inversión y, por otro lado, a dichas tarifas y a dicho contrato.

Por lo que respecta a la subvención a la inversión

- 32 La Comisión considera que no existe relación de competencia entre la demandante y el aeropuerto de Marsella-Provenza, beneficiario de la ayuda, por lo que concierne a la subvención a la inversión concedida a la CCIMP para la construcción de la terminal mp2. En particular, alega que analizó por separado la subvención concedida a la CCIMP y las supuestas ayudas al funcionamiento concedidas por la CCIMP a las compañías aéreas. Afirma que la demandante debería haber demostrado en el presente asunto que la CCIMP transfería de hecho la subvención a Ryanair. Pues bien, no es lo que sucede, toda vez que la decisión de concesión de la propia subvención no imponía condición alguna a la CCIMP para dar el acceso en condiciones preferenciales a la citada compañía aérea.
- 33 A mayor abundamiento, la Comisión añade que, al no existir relación de competencia entre el aeropuerto beneficiario de la ayuda y la demandante, esta carece de legitimación. En particular, la anulación de la Decisión impugnada por lo que concierne a la subvención a la inversión no le reportaría beneficio alguno.
- 34 La demandante afirma que Ryanair era la auténtica beneficiaria de la subvención a la inversión concedida a la CCIMP. Alega que la decisión de incoación revela claramente el vínculo indisociable entre las subvenciones concedidas a la CCIMP y la compañía Ryanair, en la medida en que tal subvención permitió al aeropuerto de Marsella-Provenza consentir precios artificialmente bajos a uno de sus competidores directos. En particular, hace referencia a los apartados 90, 91 y 275 de la citada

decisión con el fin de establecer la existencia de un vínculo indisociable entre esa subvención recibida por la CCIMP para crear la terminal mp2 y la ventaja recibida por Ryanair como usuaria de la misma terminal. Sostiene que esos apartados exponen el mecanismo mediante el cual la CCIMP transfirió a Ryanair el beneficio económico de la propia subvención y explicar con claridad el vínculo estrecho entre la subvención en cuestión y la ventaja económica de la que Ryanair se benefició. En su opinión, le basta hallarse en una relación de competencia con Ryanair respecto del citado aeropuerto para que se declare el recurso admisible.

- 35 A este respecto, procede señalar que la subvención a la inversión para la construcción de la terminal mp2 fue concedida únicamente a la CCIMP, hecho que no discuten las partes. Procede destacar también que, en la Decisión impugnada, Ryanair no está designada como beneficiaria de la ayuda a la inversión. Como se desprende en repetidas ocasiones en la citada Decisión, la CCIMP fue considerada por la Comisión como la única beneficiaria de dicha subvención.
- 36 Más precisamente, la Comisión solo examinó las condiciones relativas a la existencia de una actividad económica y de una empresa en el presente asunto respecto a la CCIMP. En particular, en el punto 6.1 de la Decisión impugnada, constató que la CCIMP explotaba el aeropuerto de Marsella-Provenza y facturaba gastos a los usuarios de esa infraestructura.
- 37 Del mismo modo, en el punto 6.1.3 de la Decisión impugnada, la existencia de una ventaja selectiva únicamente se apreció respecto de la CCIMP. La Comisión consideró a este respecto que «las subvenciones de inversión [concedían] una ventaja exclusiva a la CCIMP, en comparación con otros gestores de aeropuerto y empresas de otros sectores».
- 38 Además, el criterio de afectación de la competencia y de los intercambios intracomunitarios solo se apreció respecto de la CCIMP. La Comisión señaló a este respecto que «la CCIMP, como gestora del aeropuerto de Marsella-Provenza, [competía] con las demás plataformas aeroportuarias de la misma zona de influencia, correspondiente a menos de 100 km o 60 minutos». Añadió que «[existía] una competencia entre los gestores de aeropuertos encargados de la gestión de estos» y que, «por consiguiente, la concesión de una ayuda a la CCIMP [podía] reforzar la posición de esta en ese mercado».
- 39 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede examinar si, como sostiene la demandante, y a la luz de los elementos de hecho aportados al procedimiento, Ryanair se benefició de manera indirecta de la subvención a la inversión para la construcción de la terminal mp2.
- 40 Para ello, en primer lugar, y a diferencia de lo que alega la demandante, de la decisión de incoación no se desprende que hubiera un vínculo indisociable entre las subvenciones a la inversión concedidas a la CCIMP y Ryanair. Más precisamente, por lo que atañe a los apartados 90 y 91 de la citada decisión, la Comisión se limitó a referirse al informe elaborado por un gabinete de auditoría sin extraer sus propias conclusiones. Por otro lado, en el apartado 275 de la decisión no constató que las compañías aéreas usuarias de la terminal mp2 fueran también beneficiarias de la subvención a la inversión concedida a la CCIMP, sino que se limitó a preguntarse qué efecto tendría una eventual incompatibilidad de la ayuda a la inversión y si las tasas por pasajero aplicadas por la CCIMP constituían ayudas.
- 41 Por otro lado, de la decisión de incoación resulta que a Ryanair no se le había concedido prioridad alguna por lo que atañe al acceso y a la utilización de la terminal mp2. En efecto, la citada terminal estaba abierta a toda compañía interesada, sin estar reservada a una o varias compañías aéreas concretas. A este respecto, el apartado 31 de dicha decisión se remite al preámbulo del Reglamento de utilización de la terminal mp2, publicado en Internet el 18 de julio de 2006, que prevé, en particular, que «la utilización de [esta terminal] está, en principio, abierta a todas las compañías aéreas que se comprometan a respetar las condiciones generales de utilización de esta terminal definidas por [sus disposiciones]». Ese elemento se reitera, por otra parte, en el considerando 291 de la Decisión impugnada, en el que la Comisión consideró que, «según la información presentada por [la República

Francesa] y, en particular, el reglamento de uso de la terminal [en cuestión] [...], la nueva infraestructura [estaba] a disposición de todos los usuarios potenciales (compañías de transporte aéreo) en condiciones de igualdad y sin discriminación».

- 42 En segundo lugar, de los autos se desprende que, a raíz de la convocatoria de subvenciones lanzada en 2004 por la CCIMP dirigida a las compañías aéreas, la demandante envió un expediente de candidatura para la terminal mp2. En particular, estaba interesada por el enlace aéreo del aeropuerto de Marsella-Provenza al aeropuerto de París-Orly (Francia) y proponía diecinueve vuelos diarios de lunes a viernes, catorce vuelos el sábado y dieciocho vuelos el domingo. Pues bien, las negociaciones entre la demandante y el gestor del citado aeropuerto fracasaron, entre otras cosas debido a la limitación del tráfico de esa terminal a vuelos de punto a punto y al hecho que la citada terminal solo debía recibir vuelos nacionales y en la Unión. También procede señalar que, como el volumen total de las ofertas presentadas no excedió la capacidad prevista, no fue necesario efectuar ninguna selección. De ese modo, todas las compañías aéreas que manifestaron interés tuvieron acceso a la terminal en cuestión. En consecuencia, no solo la utilización de la propia terminal no estaba reservada a una determinada compañía aérea, en concreto a Ryanair, sino que la demandante habría podido acceder a la misma si las negociaciones con el gestor de ese aeropuerto hubieran tenido éxito.
- 43 En tercer lugar, a diferencia de lo que sostiene la demandante, la solución adoptada por el Tribunal en la sentencia de 10 de mayo de 2006, Air One/Comisión (T-395/04, EU:T:2006:123), no puede transponerse al presente caso. En efecto, la citada sentencia versa sobre la no adopción por parte de la Comisión de una decisión respecto de la fase preliminar de examen de las ayudas y, mediante el recurso interpuesto en el asunto que dio lugar a esa sentencia, la demandante pretendía la protección de sus derechos procesales. El Tribunal, por tanto, examinó la cuestión de si la demandante en dicho asunto podía considerarse interesada en el sentido del artículo 88 CE, apartado 2 (actualmente artículo 108 TFUE, apartado 2) (sentencia de 10 de mayo de 2006, Air One/Comisión, T-395/04, EU:T:2006:123, apartado 34). Por el contrario, en el presente asunto, la Decisión impugnada fue adoptada al término del procedimiento formal de examen y la demandante no pretende salvaguardar sus derechos procesales, sino que impugna el fundamento de la citada Decisión.
- 44 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, la demandante no puede sostener que Ryanair era la beneficiaria indirecta de la subvención a la inversión para la construcción de la terminal mp2. De ello se desprende que, al no existir relación de competencia entre la CCIMP y la demandante, esta no puede alegar que la Decisión impugnada la afecta individualmente por lo que atañe a la subvención a la inversión. En consecuencia, en lo que respecta a esa ayuda, el presente recurso es inadmisibile, y no es necesario examinar la alegación formulada a mayor abundamiento por la Comisión y basada en la falta de legitimación de la demandante a este respecto.

Por lo que respecta a las tarifas de las tasas por pasajero específicas para la terminal mp2 y al contrato AMS

- 45 La Comisión alega que la situación de la demandante no se diferencia de la de otras compañías aéreas que utilizan el aeropuerto de Marsella-Provenza y que, en consecuencia, las supuestas ayudas a las compañías aéreas no la afectan a título individual. Reconoce que la demandante se encuentra en competencia con Ryanair, si bien añade que, según la jurisprudencia, la existencia de esa relación con el beneficiario de una ayuda no es en sí misma un elemento suficiente para que se la considere individualmente afectada. A tal efecto, señala que la demandante no es más que uno de los numerosos competidores de Ryanair y constata que, aunque cubre veintinueve de los cuarenta y un destinos propuestos en la terminal mp2, solo se encuentra en competencia frontal con Ryanair en destinos muy limitados y con una importancia económica modesta.

- 46 Por otro lado, en respuesta a preguntas que se le formularon en la vista, la Comisión respondió que el Tribunal debería analizar el efecto de las tarifas de las tasas específicas para la terminal mp2 y del contrato AMS en el mercado global europeo de los transportes aéreos y, con carácter subsidiario, en los enlaces desde y hacia el aeropuerto de Marsella-Provenza.
- 47 La demandante sostiene, en esencia, que se encuentra en una relación de competencia con Ryanair y que las medidas de las que se beneficia esta en el aeropuerto de Marsella-Provenza, a saber, las tarifas de las tasas por pasajero específicas para la terminal mp2 y el contrato AMS, la afectan específicamente.
- 48 En particular, la demandante aduce que, con Ryanair, es uno de los principales usuarios del aeropuerto de Marsella-Provenza y que ambas compañías aéreas estaban en 2017 en competencia directa en tres destinos con salida de ese aeropuerto, a saber, Brest (Francia), Nantes (Francia) e Ibiza (España). A tal efecto, en respuesta a preguntas que se le formularon en la vista, sostuvo que, en materia de transporte aéreo de pasajeros, en la práctica de toma de decisiones de las autoridades de la competencia, cada ruta, es decir, cada pareja «origen y destino», constituía un mercado pertinente.
- 49 En la réplica, la demandante señaló que, en los enlaces en los que estaba en competencia frontal con Ryanair, entre 2014 y 2016, el volumen del tráfico de esta estaba comprendido entre 360 000 y 660 000 asientos por año, mientras que el número de pasajeros transportados por ella estaba comprendido entre 530 000 y 660 000 pasajeros por año. Durante la vista, precisó que en 2018 había transportado hacia o a partir de Marsella (Francia) 2,6 millones de pasajeros y que 400 000 pasajeros aproximadamente habían sido transportados en vuelos directos con salida del aeropuerto de Marsella-Provenza hacia el aeropuerto de Lille (Francia), hacia el aeropuerto de Lyon (Francia) y, en una menor medida, hacia el aeropuerto de Brest (Francia), a saber, destinos también propuestos por Ryanair desde el aeropuerto de Marsella-Provenza.
- 50 Por lo que respecta a los enlaces con salida o con destino el aeropuerto de Marsella-Provenza, la demandante afirma que, en el momento en que sucedieron los hechos, únicamente había cuatro compañías *low cost* que utilizaban la terminal mp2 y que Ryanair operaba veintinueve de los cuarenta y un destinos propuestos con salida desde esa terminal. Sostiene que Ryanair pagaba tasas artificialmente bajas y que, por el contrario, ella y su filial HOP! pagaban tasas incrementadas respecto de su coste real. Considera que esa situación permitía a Ryanair proponer precios más bajos que los propuestos por HOP! para vuelos efectuados en la misma fecha y con el mismo destino. A este respecto, ofrece un cuadro elaborado por ella con arreglo al cual un billete para un vuelo, el 4 de julio de 2017, con destino a Brest era propuesto por Ryanair a 63,94 euros y por HOP! a 105,25 euros y un billete para un vuelo, el 3 de julio de 2017, con destino a Nantes era propuesto por Ryanair a 30,28 euros y por HOP! a 50,51 euros.
- 51 Por otro lado, la demandante señala que debió cerrar, entre 2013 y 2015, las conexiones aéreas con salida del aeropuerto de Marsella-Provenza y con destino al aeropuerto de Roma (Italia), del aeropuerto de Düsseldorf (Alemania) y del aeropuerto de Burdeos (Francia) debido a la competencia directa con Ryanair. Además, señala que, en razón de dicha competencia, limitó en 2016 sus operaciones en el enlace estacional Marsella-Brest a seis semanas en julio y en agosto. Con ayuda de un diagrama, alega que, a excepción de los enlaces aéreos con salida del aeropuerto de Marsella-Provenza y con destino al aeropuerto de París (Francia) y al aeropuerto de Ámsterdam (Países Bajos), su actividad de punto a punto cayó más de un 50 % entre 2013 y 2017.
- 52 La demandante llega a la conclusión de que la posibilidad ofrecida a Ryanair de proponer precios de transporte artificialmente bajos desde la terminal mp2, debido a las subvenciones recibidas por el aeropuerto de Marsella-Provenza para financiar su reforma y a las ayudas de las que Ryanair es beneficiario, constituye una distorsión de la competencia, que provoca el debilitamiento de su posición en la plataforma aeroportuaria en cuestión.

- 53 Por tanto, procede examinar si los datos aportados por la demandante permiten establecer que la afectaban individualmente las medidas adoptadas por el gestor del aeropuerto sobre las tarifas de las tasas por pasajero específicas para la terminal mp2 y el contrato AMS.
- 54 En primer lugar, por lo que atañe al mercado pertinente en el que ha de analizarse el efecto de las medidas en cuestión, procede señalar que, aunque, por un lado, las citadas medidas se refieren únicamente a la terminal mp2 y, por otro lado, en el seno del aeropuerto de Marsella-Provenza la demandante y Ryanair utilizan las terminales mp1 y mp2, en general los destinos operados por las distintas compañías aéreas que utilizan dicho aeropuerto no están *a priori* reservados a una u otra de esas dos terminales. En consecuencia, y a diferencia de lo que la Comisión, con carácter principal, y la demandante alegan (apartados 46 y 48 anteriores), el efecto de las medidas de que se trata debe examinarse teniendo en cuenta todos los enlaces operados desde y hacia ese aeropuerto, con independencia de la terminal utilizada.
- 55 A continuación, como se desprende de la jurisprudencia citada en el apartado 29 anterior, la demandante debe demostrar que su posición competitiva en el mercado pertinente se ve sustancialmente afectada por las medidas objeto de la Decisión impugnada.
- 56 Por último, procede señalar que, en la fase del examen de admisibilidad, no incumbe al Tribunal pronunciarse de modo definitivo acerca de las relaciones de competencia entre la demandante y Ryanair. Incumbe únicamente a la primera indicar de modo pertinente las razones por las que las medidas objeto de la Decisión impugnada pueden menoscabar sus intereses legítimos afectando de modo sustancial a su posición competitiva en el mercado de que se trata (véase, en ese sentido, el auto de 21 de enero de 2011, *Vtesse Networks/Comisión*, T-54/07, no publicado, EU:T:2011:15, apartado 98).
- 57 A este respecto, procede considerar que, por lo que atañe al requisito de afectación sustancial de la posición de la demandante en el mercado pertinente, resulta pacífico entre las partes que Ryanair y la demandante son compañías aéreas competidoras. No obstante, aun suponiendo que son los principales usuarios del aeropuerto de Marsella-Provenza, la demandante no ha aportado datos que permitan llegar a la conclusión de que su posición competitiva se ve afectada de manera sustancial en el citado mercado por las tarifas de las tasas por pasajero específicas para la terminal mp2 o por el contrato AMS.
- 58 En efecto, en primer lugar, de la guía horaria 2016-2018 del aeropuerto de Marsella-Provenza se desprende que treinta y seis compañías aéreas, incluidas Ryanair, Air France y HOP!, operan enlaces desde y hacia ese aeropuerto, a saber, Germanwings, Aegean Airlines, HOP!, Air Canada, Air France, Air Algérie, Royal Air Maroc, Alitalia, British Airways, Nouvelair, Aer Lingus, Eurowings, Ryanair, Iberia, Meridiana, Air Malta, Lufthansa, El Al Israel Airlines, Mistral Air, Air Madagascar, Pegasus Airlines, XL Airways France, Tassili Airlines, Brussels Airlines, Twin Jet, TUIfly, Turkish Airlines, TAP Portugal, Air Transat, TunisAir, EasyJet, Air Austral, Volotea, Vueling Airlines, Air Corsica y Aigle Azur.
- 59 Además, de la guía horaria 2016-2018 del aeropuerto de Marsella-Provenza se desprende que la demandante y HOP! no son las únicas compañías aéreas que se encuentran en «competencia frontal» con Ryanair, es decir, que efectúan vuelos directos sin escala. En efecto, esta se encuentra en competencia frontal con otras once compañías aéreas, a saber, Air Malta, Alitalia, British Airways, Brussels Airlines, EasyJet, Iberia, Royal Air Maroc, TAP Portugal, TUIfly, Volotea y Vueling Airlines.
- 60 En segundo lugar, como se desprende del cuadro comparativo de las comunicaciones del grupo de compañías aéreas del que forma parte la demandante y de Ryanair desde y hacia el aeropuerto de Marsella-Provenza, en 2016, año en que se interpuso el presente recurso, el citado grupo, que incluía

a la demandante y a HOP!, se encontraba en competencia frontal con Ryanair en tres enlaces, a saber, Marsella-Brest, Marsella-Nantes y Marsella-Lille. También resulta pacífico entre las partes que la demandante estaba en competencia directa con Ryanair en esos tres enlaces.

- 61 No obstante, la demandante, que no es la única compañía aérea que compite con Ryanair en tres enlaces, no ha demostrado que, por lo que respecta a las tarifas de las tasas por pasajero específicas para la terminal mp2 y al contrato AMS, estuviera en una situación que la diferenciara de los demás competidores afectados. En particular, Royal Air Maroc era competidor de Ryanair en los vuelos con destino a Marrakech (Marruecos), Uchda (Marruecos) y Rabat (Marruecos), y Vueling Airlines para los vuelos con destino a Málaga (Andalucía), Palma de Mallorca (Islas Baleares) y Roma. En consecuencia, esas dos últimas compañías aéreas se encuentran en la misma situación de competencia con Ryanair que la demandante. Por otro lado, el grupo de compañías aéreas del que forma parte Vueling Airlines, British Airways e Iberia estaba en competencia frontal con Ryanair en cinco enlaces, a saber, Londres (Reino Unido), Madrid, Málaga, Palma de Mallorca y Roma, superando de ese modo en dos el número de enlaces operados por el grupo de compañías aéreas del que forma parte la demandante.
- 62 En tercer lugar, por lo que respecta a la trascendencia económica de los enlaces en los que Ryanair y la demandante estaban en competencia frontal, de los autos se desprende que el de Marsella-Nantes era operado por la demandante hasta tres veces por día. En cuanto al enlace Marsella-Brest, la demandante limitó en 2016 sus operaciones a seis semanas en julio y en agosto. Pues bien, además de la demandante, Ryanair se encontraba en competencia frontal con otras compañías en otros enlaces con ciudades mayores que Nantes y Brest. A este respecto, como señaló la Comisión, por lo que concierne a Londres, Ryanair estaba en competencia con British Airways, que ofertaba tres vuelos diarios al aeropuerto de Londres-Heathrow, y con EasyJet, que ofertaba hasta tres vuelos diarios al aeropuerto de Londres-Gatwick así como tres vuelos por semana al aeropuerto de Londres-Luton.
- 63 En cuarto lugar, debe desestimarse la alegación de la demandante según la cual la distorsión de la competencia y, en esencia, la afectación sustancial de su posición competitiva en el mercado pertinente por las tarifas de las tasas por pasajero específicas para la terminal mp2 y por el contrato AMS las origina la comparación con los precios propuestos por HOP! y Ryanair para los vuelos desde el aeropuerto de Marsella-Provenza con destino a Brest y a Nantes. En efecto, aunque esa comparación de los precios, hecha por la demandante el 29 de marzo de 2017, demuestra que los precios ofertados por Ryanair eran netamente más baratos que los propuestos por la demandante y su filial, la comparación de los precios presentada por la Comisión para las fechas de 27 de julio de 2017 y de 31 de julio de 2017 demuestra lo contrario. En cualquier caso, aun suponiendo que los precios practicados por Ryanair fueran globalmente más bajos que los propuestos por la demandante por las razones citadas, ello no prueba en sí mismo una distorsión importante de la competencia debido al nivel de las tasas aeroportuarias fijadas por el gestor del mencionado aeropuerto y el citado contrato. Como señala la Comisión, una diferencia de precios puede deberse a otros factores, como los costes de explotación más o menos elevados de cada compañía aérea.
- 64 En quinto lugar, el cuadro presentado por la demandante, sin indicación alguna de la fuente, que ilustra la evolución de su actividad de punto a punto desde el aeropuerto de Marsella-Provenza y que demuestra una caída de más del 50 % entre 2013 y 2017, no prueba que su posición competitiva en el mercado pertinente se viera afectada por las tarifas de las tasas por pasajero específicas para la terminal mp2 y por el contrato AMS. De entrada, la demandante no precisa los elementos relativos a la actividad de transporte de punto a punto en los que se basó para elaborar ese cuadro. A continuación, como ella misma admite, no tuvo en cuenta en sus estimaciones los datos relativos a los enlaces, aparentemente importantes, a saber, Marsella-París y Marsella-Ámsterdam. Por último, no presenta ningún dato particular en cuanto al impacto de su competencia frontal con Ryanair durante el período elegido sobre el descenso de su actividad de punto a punto.

- 65 A este respecto, dado que, en el presente asunto, el mercado pertinente presenta una estructura no concentrada, caracterizada por la presencia de un número elevado de operadores, no puede presumirse sin más que el descenso de la actividad de punto a punto de la demandante entre 2013 y 2017, como se desprende del cuadro antes citado, se deba exclusivamente a las tarifas de las tasas por pasajero específicas para la terminal mp2 y al contrato AMS, habida cuenta de su competencia con Ryanair en el citado mercado. Ciertamente, no puede exigirse a la demandante que demuestre que el citado descenso se deba exclusivamente a dichas medidas. No obstante, debía al menos aportar elementos que demostraran que, habida cuenta de su competencia frontal con Ryanair en los enlaces Marsella-Brest, Marsella-Nantes y Marsella-Lille, las medidas habían tenido consecuencias sobre su posición competitiva en ese mercado, lo que no hizo.
- 66 A este respecto, según la jurisprudencia, posibles indicios de la afectación sustancial de la posición competitiva en el mercado del competidor de que se trata pueden consistir en una disminución considerable del volumen de negocios, en pérdidas económicas no desdeñables, en una reducción significativa de las cuotas de mercado y en un lucro cesante que el competidor debe demostrar que han sido causados por la concesión de la ayuda (véase, en ese sentido, la sentencia de 22 de diciembre de 2008, *British Aggregates/Comisión*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, apartado 53). Pues bien, en el presente asunto, la demandante no presenta estimaciones precisas, cifradas y pormenorizadas, que demuestren que las cuotas de mercado supuestamente obtenidas por Ryanair en el mercado pertinente fueran consecuencia de las tarifas de las tasas por pasajero específicas para la terminal mp2 y del contrato AMS. La misma constatación sirve para la alegación de la demandante en el sentido de que, debido a su competencia con Ryanair, se vio obligada a cerrar los enlaces Marsella-Roma, Marsella-Düsseldorf y Marsella-Burdeos entre 2013 y 2015. En efecto, la demandante no aportó ningún dato preciso que sirviera para establecer que el cierre de los enlaces citados se debiera a su competencia directa con Ryanair.
- 67 Por otro lado, procede señalar a este respecto que, en la vista, Aéroport Marseille Provence afirmó, sin que la demandante lo negara, que, por lo que atañe en particular a los enlaces Marsella-Lille y Marsella-Nantes, no solo no había habido descenso del tráfico, sino que, al contrario, la demandante había incrementado el número de pasajeros desplazados desde la llegada de Ryanair a esos enlaces.
- 68 En esas circunstancias, la evocación por la demandante de una afectación de su posición competitiva en el mercado pertinente por las tarifas de las tasas por pasajero específicas para la terminal mp2 y por el contrato AMS no ha sido fundamentada y no permite llegar a la conclusión de que exista una afectación individual. En particular, aunque dichas medidas puedan suponer, como aduce la demandante, una limitación de su actividad en dicho mercado, de las consideraciones anteriores resulta que no ha aportado suficientes elementos que acrediten que su situación se distingue de los demás operadores que se encuentran en competencia con Ryanair en ese mercado de modo que la afecte de manera análoga al destinatario de dichas medidas.
- 69 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, suponiendo que la posición competitiva de la demandante en el mercado pertinente se vea directamente afectada, debido a su competencia frontal con Ryanair, por las tarifas de las tasas por pasajero específicas para la terminal mp2 y por el contrato AMS, no ha quedado establecido que esa afectación sea sustancial. En consecuencia, dichas medidas no afectan individualmente a la demandante en el sentido de la jurisprudencia aplicable.
- 70 Las demás alegaciones formuladas por la demandante no invalidan esta conclusión.
- 71 En primer lugar, la demandante llama la atención sobre su implicación activa en el procedimiento a cuyo término la Comisión adoptó la Decisión impugnada. Alega, a este respecto, que presentó dos denuncias sucesivas relativas a las medidas de ayuda de Estado aplicadas por el aeropuerto de Marsella-Provenza, dando cuenta así de las consecuencias negativas que las medidas en cuestión tendrían sobre su posición como usuaria de ese aeropuerto. De ello deduce que tomó una parte muy activa en el procedimiento que precedió a la adopción de dicha Decisión.

- 72 No obstante, no cabe inferir la legitimación activa de una parte demandante de su sola participación en el procedimiento administrativo (auto de 7 de marzo de 2013, UOP/Comisión, T-198/09, no publicado, EU:T:2013:105, apartado 27, y sentencia de 22 de junio de 2016, Whirlpool Europe/Comisión, T-118/13, EU:T:2016:365, apartado 55), aunque desempeñara una función importante en el procedimiento, en particular presentando la denuncia que dio origen a la Decisión impugnada (véase, en ese sentido, la sentencia de 9 de julio de 2009, 3F/Comisión, C-319/07 P, EU:C:2009:435, apartados 94 y 95).
- 73 En segundo lugar, la demandante hace referencia a una entrevista del presidente-director de Ryanair en la que este reivindicaba «una situación de competencia» con ella. Pues bien, las opiniones personales de un directivo de una compañía aérea beneficiaria de una ayuda no bastan para demostrar que la posición de sus concurrentes en el mercado de que se trata se ve afectada sustancialmente. A mayor abundamiento, de la citada entrevista no se desprende que el presidente-director atribuyera a la demandante una posición competitiva particular respecto de Ryanair. En concreto, el presidente-director afirma que esta tiene «cada vez más competidores» y que «los transportistas como [ella], Alitalia o Lufthansa deberán seguir [la tendencia hacia servicios de bajo coste]». Por tanto, el propio presidente-director solo considera a la demandante como un competidor, entre otros, de su compañía aérea.
- 74 En tercer lugar, la demandante presenta un estudio de mercado que realizó en septiembre de 2017. Ese estudio midió el índice HHI (Herfindahl-Hirschman Index) que se considera comúnmente la medida de la intensidad de la competencia en un mercado. Por lo que respecta a la competencia de Ryanair con la concurrente, el estudio considera que, debido a un gran número de rutas comunes, el crecimiento de Ryanair afecta directamente al grupo de compañías aéreas del que forma parte la demandante. Según el mismo estudio, en 2016, Ryanair estaba en competencia en diez enlaces entre ciudades francesas y treinta y siete enlaces entre una ciudad francesa y una ciudad europea no situada en Francia.
- 75 Pues bien, el estudio de mercado de que se trata, aunque acredita la existencia de una relación de competencia entre la demandante y Ryanair, no demuestra en modo alguno que la posición competitiva de la demandante en el mercado pertinente se vea sustancialmente afectada por las tarifas de las tasas por pasajeros específicas para la terminal mp2 y por el contrato AMS. Por un lado, el hecho de que, según el citado estudio, «muy a menudo Ryanair no es el único actor en las rutas en [las que] opera [y, por tanto,] las subvenciones abonadas pueden afectar al juego de la competencia», esta es una afirmación de carácter general que no individualiza la posición de la demandante respecto de la de los demás competidores de Ryanair en el citado mercado. Por otro lado, la afirmación del informe según la cual, «debido al gran número de rutas comunes, el crecimiento de Ryanair tiene un impacto directo en [el grupo de compañías aéreas del que forma parte la demandante]» puede demostrar que la competencia de Ryanair afecta directamente a la demandante sin probar no obstante que esté sustancialmente afectada por las citadas medidas, en el sentido de la jurisprudencia pertinente.
- 76 En cuarto lugar, la demandante hace referencia a la sentencia de 25 de junio de 1998, British Airways y otros/Comisión (T-371/94 y T-394/94, EU:T:1998:140), en la que, en su opinión, el Tribunal declaró la admisibilidad de los recursos presentados por las compañías aéreas British Airways y Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden contra una decisión de la Comisión que declaraba, tras el procedimiento de investigación formal, compatible con el mercado interior una ayuda que le había sido concedida por las autoridades francesas.
- 77 En la sentencia de 25 de junio de 1998, British Airways y otros/Comisión (T-371/94 y T-394/94, EU:T:1998:140), el Tribunal, sin examinar expresamente la admisibilidad del recurso, que por otro lado no había sido interpuesto por la Comisión, anuló la decisión contra la cual se dirigía el recurso. La sentencia versaba sobre la validez de una medida de aumento de capital de varios miles de millones de francos franceses de la demandante, acompañada de un proyecto de reestructuración de dicha compañía aérea, dirigido a restablecer su viabilidad económica y financiera.

- 78 Pues bien, el presente asunto se refiere a las tarifas de las tasas por pasajero específicas para la terminal mp2 y al contrato AMS. En consecuencia, se distingue del asunto que dio lugar a la sentencia de 25 de junio de 1998, *British Airways y otros/Comisión* (T-371/94 y T-394/94, EU:T:1998:140), por lo que atañe tanto a los objetivos respectivos de las medidas impugnadas como a su alcance. En efecto, dicha sentencia se refiere de manera general a la inyección de una cantidad considerable de capital en una compañía aérea para garantizar de manera general su viabilidad en el sector del transporte aéreo, mientras que el presente asunto versa exclusivamente sobre la actividad de compañías aéreas competidoras en un aeropuerto específico. En consecuencia, el hecho de que la admisibilidad haya sido implícitamente aceptada respecto de la ayuda estructural en el asunto que dio lugar a la citada sentencia, fechada en 1998, no impide una apreciación distinta de la afectación sustancial de la posición competitiva de la demandante en el mercado pertinente por las tarifas de las tasas por pasajero específicas para la terminal mp2 y por el contrato AMS.
- 79 No obsta a esta conclusión la alegación de la demandante basada en que, en el supuesto en que el presente recurso fuera declarado inadmisibile, el Tribunal aplicaría un parámetro de admisibilidad distinto en cada uno de ambos casos, lo que constituiría un menoscabo del derecho a un recurso efectivo, garantizado por el artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.
- 80 En efecto, basta recordar que, según reiterada jurisprudencia, la interpretación hecha por la demandante del derecho a la tutela judicial efectiva no puede ignorar los requisitos de admisibilidad de un recurso de anulación. Así, en lo que atañe específicamente al ámbito objeto del presente recurso, el Tribunal de Justicia ha tenido la ocasión de precisar que un particular al que no afecta directa e individualmente una decisión de la Comisión en materia de ayudas de Estado y que, por tanto, no se ve afectado en sus intereses por la medida estatal objeto de la decisión no puede invocar el derecho a una tutela judicial frente a dicha decisión (véase, en ese sentido, la sentencia de 22 de noviembre de 2007, *Sniace/Comisión*, C-260/05 P, EU:C:2007:700, apartados 64 y 65). Pues bien, de las consideraciones expuestas se desprende que en el presente asunto falta precisamente uno de esos dos requisitos, ya que la demandante no ha demostrado que la Decisión impugnada la afectara individualmente. Habida cuenta de que el presente asunto y el asunto que dio lugar a la sentencia de 25 de junio de 1998, *British Airways y otros/Comisión* (T-371/94 y T-394/94, EU:T:1998:140), no se refieren a medidas idénticas, y ni siquiera similares, la demandante no puede sostener que la declaración de inadmisibilidad del presente recurso menoscaba su derecho a una tutela judicial efectiva.
- 81 De todas las consideraciones anteriores se desprende que la demandante no ha demostrado estar individualizada respecto de los demás competidores de Ryanair en el mercado pertinente por lo que respecta a las tarifas de las tasas por pasajero específicas para la terminal mp2 y al contrato AMS.
- 82 En estas circunstancias, debe declararse la inadmisibilidad del presente recurso.

Costas

- 83 A tenor del artículo 134, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento, la parte que haya visto desestimadas sus pretensiones será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Al haber sido desestimadas las pretensiones de la demandante, procede condenarla en costas, conforme a lo solicitado por la Comisión.
- 84 Asimismo, conforme al artículo 138, apartado 3, del Reglamento de Procedimiento, el Tribunal podrá decidir que una parte coadyuvante distinta de las mencionadas en los apartados 1 y 2 del mismo artículo cargue con sus propias costas. En el caso de autos, las partes coadyuvantes, que han intervenido en apoyo de las pretensiones de la Comisión, soportarán sus propias costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Sexta ampliada)

decide:

- 1) **Declarar la inadmisibilidad del recurso.**
- 2) **Société Air France cargará con sus propias costas y con las de la Comisión Europea.**
- 3) **Ryanair DAC, Airport Marketing Services Limited y Aéroport Marseille Provence SA cargarán con sus propias costas.**

Berardis

Papasavvas

Spielmann

Csehi

Spineanu-Matei

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 11 de julio de 2019.

Firmas

Índice

Antecedentes del litigio	2
Procedimiento y pretensiones de las partes	4
Fundamentos de Derecho	4
Por lo que respecta a la subvención a la inversión	6
Por lo que respecta a las tarifas de las tasas por pasajero específicas para la terminal mp2 y al contrato AMS	8
Costas	14