



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Nona Sezione)

11 gennaio 2024*

«Impugnazione – Aiuti di Stato – Trasporto aereo – Romania – Aiuto per il salvataggio della TAROM – Orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà – Decisione della Commissione europea di non sollevare obiezioni con la motivazione che le misure costituiscono aiuti compatibili con il mercato interno»

Nella causa C-440/22 P,

avente ad oggetto l'impugnazione, ai sensi dell'articolo 56 dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, proposta il 4 luglio 2022,

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

ricorrente,

procedimento in cui l'altra parte è:

Commissione europea, rappresentata da I. Barcew, V. Bottka e L. Flynn, in qualità di agenti,

convenuta in primo grado,

LA CORTE (Nona Sezione),

composta da J.-C. Bonichot, facente funzione di presidente di sezione, S. Rodin (relatore) e L.S. Rossi, giudici,

avvocato generale: A. Rantos

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

* Lingua processuale: l'inglese.

Sentenza

- 1 Con la sua impugnazione la Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) (in prosieguito: la «Wizz Air») chiede l'annullamento della sentenza del Tribunale dell'Unione europea del 4 maggio 2022, Wizz Air Hungary/Commissione (TAROM; aiuto per il salvataggio) (T-718/20; in prosieguito: la «sentenza impugnata», EU:T:2022:276), con la quale quest'ultimo ha respinto il suo ricorso volto a ottenere l'annullamento della decisione C(2020) 1160 final della Commissione, del 24 febbraio 2020, relativa all'aiuto di Stato SA.56244 (2020/N) – Romania – Aiuto per il salvataggio della TAROM (GU 2020, C 310, pag. 3; in prosieguito: la «decisione controversa»).

Contesto normativo

- 2 Gli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà (GU 2014, C 249, pag. 1; in prosieguito: gli «orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione») prevedono, al punto 38, quanto segue:

«Per stabilire se gli aiuti notificati possono essere dichiarati compatibili con il mercato interno, la Commissione valuterà se sono conformi a ciascuno dei criteri seguenti:

- a) contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune: una misura di aiuto di Stato deve puntare a un obiettivo di interesse comune ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, del trattato (sezione 3.1);

(...)

- f) prevenzione degli effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra gli Stati membri: gli effetti negativi dell'aiuto devono essere sufficientemente limitati, in modo che il risultato complessivo della misura sia positivo (sezione 3.6);

(...)).

- 3 La sezione 3.1 degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione, intitolata «Contributo a un obiettivo di interesse comune», contiene un punto 43, così formulato:

«Data l'importanza che riveste l'uscita dal mercato nel processo di crescita della produttività, il semplice fatto di impedire che un'impresa esca dal mercato non costituisce una giustificazione sufficiente per la concessione dell'aiuto. Occorre fornire prove chiare del fatto che l'aiuto persegue un obiettivo di comune interesse, in quanto è volto a prevenire problemi di ordine sociale o a risolvere fallimenti del mercato (sezione 3.1.1), ripristinando la redditività a lungo termine dell'impresa (sezione 3.1.2)».

- 4 Nella sezione 3.1.1, intitolata «Dimostrazione delle difficoltà di ordine sociale o del fallimento del mercato», il punto 44 di tali orientamenti così recita:

«Gli Stati membri devono dimostrare che il dissesto in cui si trova il beneficiario rischia di comportare gravi difficoltà di ordine sociale o un grave fallimento del mercato, in particolare mostrando che:

(...)

b) esiste il rischio di interruzione di un importante servizio difficile da riprodurre e che un eventuale concorrente avrebbe difficoltà a garantire al posto del beneficiario (ad esempio, un fornitore di infrastruttura nazionale);

(...)».

- 5 La sezione 3.1.2 di detti orientamenti, intitolata «Piano di ristrutturazione e ripristino della redditività a lungo termine», prevede quanto segue:

«45. Gli aiuti per la ristrutturazione ai sensi dei presenti orientamenti non possono limitarsi a fornire unicamente un aiuto finanziario volto a colmare le perdite pregresse, senza intervenire sulle cause di tali perdite. Pertanto, nel caso degli aiuti per la ristrutturazione, la Commissione [europea] esigerà che lo Stato membro interessato presenti un piano di ristrutturazione realistico, coerente e di ampia portata che ripristini la redditività a lungo termine del beneficiario. La ristrutturazione può comportare uno o più dei seguenti elementi: la riorganizzazione e la razionalizzazione delle attività del beneficiario su una base di maggiore efficacia, che implica, in genere, l'abbandono delle attività in perdita, la ristrutturazione delle attività che possono essere riportate a livelli competitivi e, talvolta, la diversificazione verso nuove attività redditizie. La ristrutturazione generalmente comporta anche una ristrutturazione finanziaria sotto forma di conferimenti di capitale effettuati dagli azionisti nuovi o esistenti e di riduzione dei debiti da parte dei creditori esistenti.

46. La concessione dell'aiuto deve quindi essere subordinata alla realizzazione del piano di ristrutturazione che, per tutti i casi di aiuto ad hoc, deve essere approvato dalla Commissione.

47. Il piano di ristrutturazione deve permettere di ripristinare la redditività a lungo termine del beneficiario entro un lasso di tempo ragionevole e sulla base di ipotesi realistiche circa le condizioni operative future che dovrebbero escludere ogni nuovo aiuto di Stato non contemplato dal piano di ristrutturazione. Il periodo di ristrutturazione deve essere quanto più breve possibile. Il piano di ristrutturazione deve essere presentato alla Commissione corredato di tutte le informazioni utili, in particolare quelle indicate nella presente sezione (3.1.2).

(...)».

- 6 Contenuta nella sezione 3.6, intitolata «Effetti negativi», la sezione 3.6.1 dei medesimi orientamenti, relativa al «Principio dell'aiuto "una tantum"», è così formulata:

«70. Per ridurre l'azzardo morale, l'incentivo ad assumere rischi eccessivi e le potenziali distorsioni della concorrenza, gli aiuti dovrebbero essere concessi alle imprese in difficoltà per una sola operazione di ristrutturazione, secondo il cosiddetto principio dell'aiuto "una tantum". Se un'impresa che ha già beneficiato di aiuti a norma dei presenti orientamenti ha bisogno di

ottenere ulteriori aiuti, significa che le sue difficoltà sono di natura ricorrente o non sono state affrontate adeguatamente quando è stato concesso il precedente aiuto. L'intervento ripetuto dello Stato rischia di comportare problemi di azzardo morale e distorsioni della concorrenza contrari all'interesse comune.

71. All'atto della notifica alla Commissione di un aiuto per il salvataggio o per la ristrutturazione, lo Stato membro deve precisare se l'impresa interessata abbia già ricevuto in passato un aiuto per il salvataggio, un aiuto per la ristrutturazione o un sostegno temporaneo per la ristrutturazione, ivi compresi eventuali aiuti concessi prima dell'entrata in vigore dei presenti orientamenti, nonché eventuali aiuti non notificati. In tal caso, qualora siano trascorsi meno di 10 anni dalla concessione dell'aiuto oppure dalla fine del periodo di ristrutturazione o dalla cessazione dell'attuazione del piano di ristrutturazione (a seconda di cosa sia avvenuto per ultimo), la Commissione non autorizzerà altri aiuti a norma dei presenti orientamenti.

(...)).

Fatti e decisione controversa

- 7 I fatti della controversia, quali emergono dalla sentenza impugnata, possono essere riassunti come segue.
- 8 La Compania Națională de Transporturi Aeriene TAROM SA (in prosieguo: la «Tarom») è una compagnia aerea rumena che opera a partire da una piattaforma aeroportuale unica, situata nell'aeroporto internazionale OTP Henri-Coandă di Bucarest (Romania). Essa è principalmente attiva nel trasporto aereo di passeggeri, di merci e di posta. All'inizio del 2020 la Tarom impiegava 1 795 persone e aveva una flotta di 25 aeromobili. La Tarom operava rotte sia nazionali che internazionali.
- 9 Il 19 febbraio 2020 la Romania ha notificato alla Commissione un piano di aiuti per il salvataggio della Tarom, consistente in un prestito per finanziare il fabbisogno di liquidità di quest'ultima dell'importo di 175 952 000 lei rumeni (RON) (circa EUR 36 660 000), rimborsabile al termine di un periodo di sei mesi con possibilità di rimborso parziale anticipato (in prosieguo: la «misura di cui trattasi»).
- 10 Il 24 febbraio 2020 la Commissione ha adottato la decisione controversa, nella quale ha constatato, in particolare, che la situazione finanziaria della Tarom si era notevolmente deteriorata nel corso dei cinque anni precedenti e ha sottolineato che le perdite accumulate nel periodo 2004-2019 ammontavano a RON 3 362 130 000 (circa EUR 715 350 000), superando così più della metà dell'importo del capitale della Tarom.
- 11 Per quanto riguarda la situazione delle reti di trasporto in Romania, la Commissione ha rilevato che lo stato generale e l'affidabilità delle reti ferroviaria e stradale rumene erano mediocri e che il trasporto aereo, e in particolare i collegamenti interni gestiti dalla Tarom, rimanevano essenziali per lo sviluppo regionale in tale Paese.
- 12 La Commissione ha altresì indicato che, secondo la Romania, l'uscita dal mercato della Tarom non avrebbe consentito di garantire i voli relativi alle prenotazioni già effettuate, senza che i concorrenti della Tarom potessero rilevare a breve termine i collegamenti in questione, e che avrebbe pregiudicato un numero elevato di imprese, tra cui, principalmente, gli aeroporti interni.

- 13 Nel suo esame della misura di cui trattasi, in primo luogo, la Commissione ha ritenuto che essa costituisse un aiuto di Stato, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.
- 14 In secondo luogo, la Commissione ha verificato se la misura di cui trattasi fosse compatibile con il mercato interno, in base all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.
- 15 Sotto un primo profilo, nei punti da 52 a 57 della decisione controversa la Commissione ha ritenuto che la Tarom fosse un'impresa in difficoltà, ai sensi degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione.
- 16 Sotto un secondo profilo, nei punti da 58 a 65 della decisione controversa la Commissione ha rilevato che le informazioni fornite dalla Romania dimostravano che la misura di cui trattasi soddisfaceva la condizione prevista ai punti da 43 a 52 di tali orientamenti, secondo la quale l'aiuto di Stato deve contribuire a un obiettivo di interesse comune.
- 17 Sotto un terzo profilo, nei punti da 66 a 77 della decisione controversa la Commissione ha ritenuto che la misura di cui trattasi fosse adeguata a conseguire l'obiettivo perseguito, ossia evitare il dissesto della Tarom.
- 18 Sotto un quarto profilo, nei punti da 78 a 85 di tale decisione la Commissione ha ritenuto che la misura di cui trattasi fosse proporzionata al fabbisogno di liquidità della Tarom per un periodo di sei mesi.
- 19 Sotto un quinto profilo, nei punti da 86 a 89 della decisione controversa la Commissione ha concluso che il principio dell'aiuto «*una tantum*», previsto ai punti da 70 a 74 degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione, era rispettato.
- 20 Di conseguenza, nella decisione controversa la Commissione ha deciso di non sollevare obiezioni rispetto alla misura di cui trattasi, con la motivazione che essa era compatibile con il mercato interno, in conformità all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

Ricorso dinanzi al Tribunale e sentenza impugnata

- 21 Con atto introduttivo depositato presso la cancelleria del Tribunale il 5 dicembre 2020, la Wizz Air ha presentato un ricorso volto a ottenere l'annullamento della decisione controversa.
- 22 A sostegno del suo ricorso, la Wizz Air ha dedotto quattro motivi, vertenti, il primo, su un errore manifesto di valutazione del contributo della misura di cui trattasi a un obiettivo di interesse comune ben definito, il secondo, su un errore di diritto e un errore manifesto di valutazione relativi al rispetto del principio dell'aiuto «*una tantum*», il terzo, sull'esistenza di serie difficoltà che avrebbero dovuto indurre la Commissione ad avviare il procedimento d'indagine formale, e, il quarto, sulla violazione dell'obbligo di motivazione, ai sensi dell'articolo 296, secondo comma, TFUE.
- 23 Nella sentenza impugnata, statuendo in via preliminare sulla ricevibilità del ricorso, il Tribunale ha dichiarato che quest'ultimo era ricevibile, in quanto la Wizz Air era un'interessata che aveva interesse a salvaguardare i diritti procedurali che le derivano dall'articolo 108, paragrafo 2, TFUE e in quanto essa mirava, segnatamente con il terzo motivo di ricorso, a che fossero rispettati i suoi diritti procedurali.

- 24 A tal riguardo, il Tribunale ha ritenuto di essere legittimato a esaminare gli argomenti di merito adottati dalla ricorrente nell'ambito dei primi due motivi di ricorso, al fine di verificare se essi fossero in grado di suffragare tale terzo motivo di ricorso, esplicitamente sollevato dalla stessa e relativo all'esistenza di dubbi che giustifichino l'avvio del procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE.
- 25 Dopo aver esaminato e respinto, in primo luogo, il terzo motivo di ricorso dedotto dalla Wizz Air, che rinviava ai primi due motivi, e, in secondo luogo, il quarto motivo di ricorso, il Tribunale ha respinto integralmente il ricorso.

Domande delle parti in sede d'impugnazione

- 26 Con la sua impugnazione la Wizz Air chiede che la Corte voglia:
- annullare la sentenza impugnata;
 - in via principale, annullare la decisione controversa e condannare la Commissione alle spese, oppure
 - in subordine, rinviare la causa dinanzi al Tribunale e riservare la decisione sulle spese dei procedimenti di primo grado e d'impugnazione.
- 27 La Commissione chiede che la Corte voglia:
- respingere l'impugnazione e
 - condannare la Wizz Air alle spese.

Sull'impugnazione

- 28 A sostegno della sua impugnazione, la Wizz Air deduce sette motivi. Il primo motivo d'impugnazione verte sul fatto che il Tribunale ha commesso un errore di diritto nel ritenere che fosse soddisfatta la condizione relativa all'esistenza di un importante servizio difficile da riprodurre. Il secondo motivo d'impugnazione verte sull'erronea applicazione degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione per quanto concerne gli elementi di prova relativi all'esistenza di difficoltà, per un concorrente, a garantire il servizio al posto del beneficiario. Il terzo motivo d'impugnazione verte sullo snaturamento manifesto degli elementi di prova in sede di valutazione delle capacità disponibili sul mercato e della capacità delle compagnie aeree a basso costo (in prosieguo: le «compagnie a basso costo») di garantire i collegamenti interni. Il quarto motivo d'impugnazione verte su un errore di diritto, in quanto il Tribunale ha ritenuto che gli aumenti di capitale non potessero essere relativi a un piano di ristrutturazione. Il quinto motivo d'impugnazione verte sullo snaturamento manifesto degli elementi di prova per quanto riguarda la durata del periodo di ristrutturazione della Tarom. Il sesto motivo d'impugnazione verte su un errore di diritto, in quanto il Tribunale ha ritenuto che la Commissione non dovesse verificare se un aiuto esistente fosse divenuto un nuovo aiuto. Il settimo motivo d'impugnazione verte su un errore di diritto per quanto concerne il mancato avvio del procedimento d'indagine formale da parte della Commissione.

Sul primo motivo d'impugnazione

Argomenti delle parti

- 29 Con il suo primo motivo d'impugnazione la Wizz Air sostiene, in sostanza, che il Tribunale ha commesso un errore di diritto nel ritenere, ai punti 50 e 51 della sentenza impugnata, che, ai fini di valutare se esista il rischio di interruzione di un importante servizio difficile da riprodurre, ai sensi del punto 44, lettera b), degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione, la Commissione non fosse obbligata a tener conto della dimensione del mercato rilevante.
- 30 La ricorrente ritiene che, contrariamente a quanto dichiarato dal Tribunale, sia necessario analizzare la dimensione del mercato e la quota dell'impresa beneficiaria dell'aiuto in tale mercato per stabilire se il servizio che rischia di essere interrotto possa essere qualificato come importante, poiché tali elementi mostrano la perdita che sarebbe determinata dall'uscita di tale impresa da detto mercato. Essa sostiene, inoltre, che il punto 51 della sentenza impugnata, nella parte in cui indica, da un lato, che non occorre tener conto della dimensione del mercato rilevante e, dall'altro, che un servizio può essere qualificato come importante anche quando è fornito in un mercato «relativamente limitato», è viziato da una contraddizione.
- 31 Secondo la Commissione, il primo motivo d'impugnazione dev'essere respinto in quanto in parte irricevibile e, per il resto, infondato.

Giudizio della Corte

- 32 In via preliminare, occorre rilevare che dal punto 1 degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione risulta che questi ultimi enunciano le condizioni che devono essere soddisfatte affinché le misure di aiuto per il salvataggio e la ristrutturazione delle imprese in difficoltà ivi contemplate possano essere ritenute compatibili con il mercato interno in base all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.
- 33 L'adozione di siffatti orientamenti rientra nell'esercizio, da parte della Commissione, della sua competenza esclusiva relativa alla valutazione della compatibilità di misure di aiuto con il mercato interno, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, TFUE. La Commissione gode, a tale riguardo, di un ampio potere discrezionale (v. in tal senso, in particolare, sentenze del 19 luglio 2016, Kotnik e a., C-526/14, EU:C:2016:570, punti da 37 a 39, e del 15 dicembre 2022, Veejaam e Espo, C-470/20, EU:C:2022:981, punto 29).
- 34 Stabilendo, mediante orientamenti, le condizioni alle quali le misure di aiuto possono essere considerate compatibili con il mercato interno e annunciando, con la pubblicazione di tali orientamenti, che verranno applicate le norme ivi contenute, la Commissione si autolimita nell'esercizio di tale potere discrezionale, nel senso che, qualora uno Stato membro notifichi un progetto di aiuto di Stato conforme a tali norme, la Commissione deve, in linea di principio, autorizzare detto progetto. Essa non può, in linea di principio, discostarsi da dette norme, pena una sanzione, eventualmente, a titolo di violazione di principi generali del diritto, quali la parità di trattamento o la tutela del legittimo affidamento (sentenze del 19 luglio 2016, Kotnik e a., C-526/14, EU:C:2016:570, punto 40, e del 31 gennaio 2023, Commissione/Braesch e a., C-284/21 P, EU:C:2023:58, punto 90).

- 35 Ciò premesso, dal momento che nel suo primo motivo d'impugnazione la Wizz Air sostiene, in sostanza, che il Tribunale ha commesso un errore di diritto nel ritenere, ai punti 50 e 51 della sentenza impugnata, che, ai fini dell'applicazione del punto 44, lettera b), degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione, la Commissione non fosse obbligata a tener conto della dimensione del mercato rilevante o della quota del beneficiario dell'aiuto in tale mercato, occorre evidenziare, da un lato, che, secondo tale punto 44, lettera b), gli Stati membri devono mostrare, segnatamente, che «esiste il rischio di interruzione di un importante servizio difficile da riprodurre».
- 36 Dall'altro lato, come si evince dalla frase introduttiva del punto 44 di tali orientamenti, l'esistenza di tale rischio rientra tra gli elementi, elencati in modo non tassativo in detto punto 44, lettere da a) a g), mediante i quali gli Stati membri possono dimostrare che gravi difficoltà di ordine sociale o un grave fallimento del mercato potrebbero essere determinati dal dissesto in cui si trova il beneficiario dell'aiuto, dimostrazione questa che è necessaria per il riconoscimento di un obiettivo di interesse comune perseguito dall'aiuto.
- 37 Pertanto, se è vero che la dimensione del mercato nel quale opera il beneficiario dell'aiuto e la quota da quest'ultimo detenuta in tale mercato possono essere fattori indicativi dell'importanza del servizio che tale beneficiario garantisce, non risulta, tuttavia, né dal punto 44, lettera b), di tali orientamenti né dal suo contesto, che essa dipenda necessariamente da tali fattori e che, in particolare, il dissesto in cui si trova il beneficiario dell'aiuto rischi di comportare gravi difficoltà di ordine sociale o un grave fallimento del mercato solo a condizione che il mercato in cui opera superi una determinata dimensione.
- 38 Infatti, come affermato, in sostanza, dal Tribunale al punto 51 della sentenza impugnata, la circostanza che il mercato rilevante sia relativamente limitato non osta a che un servizio fornito su tale mercato possa essere qualificato come importante ai sensi di detti orientamenti. Ciò si verifica nelle circostanze del caso di specie, in cui, come constatato dal Tribunale al punto 52 della sentenza impugnata, la cessazione dell'attività della Tarom, comportando un rischio concreto di interruzione di taluni servizi di trasporto aereo di passeggeri in Romania, avrebbe pregiudicato la «connettività» delle regioni rumene servite esclusivamente da tale compagnia, nonché la situazione economica di tali regioni.
- 39 Ne consegue che il Tribunale non ha commesso alcun errore di diritto nel ritenere, ai punti 50 e 51 della sentenza impugnata, che, al fine di valutare se esista il rischio di interruzione di un importante servizio difficile da riprodurre, ai sensi del punto 44, lettera b), degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione, la Commissione non fosse obbligata a tener conto della dimensione del mercato in cui opera la Tarom o della quota detenuta da tale compagnia in detto mercato.
- 40 Da quanto precede discende che il primo motivo d'impugnazione dev'essere respinto.

Sul secondo motivo d'impugnazione

Argomenti delle parti

- 41 Con il suo secondo motivo d'impugnazione, riguardante i punti 58, 63, 64 e 66 della sentenza impugnata, la Wizz Air afferma, in sostanza, che il Tribunale ha commesso errori di diritto nella valutazione dei criteri, previsti al punto 44, lettera b), degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione, relativi al rischio di interruzione di un importante servizio e alle difficoltà dei concorrenti di garantire tale servizio al posto del beneficiario dell'aiuto.
- 42 A tal riguardo, per quanto concerne, sotto un primo profilo, l'oggetto della prova che la Commissione deve fornire in materia, il Tribunale avrebbe, in primo luogo, erroneamente ritenuto, ai punti 63 e 64 della sentenza impugnata, che, affinché fosse giustificato, l'aiuto per il salvataggio dovesse avere l'obiettivo di evitare qualsiasi perturbazione nella fornitura di un importante servizio, mentre il punto 44, lettera b), di tali orientamenti imporrebbe che l'obiettivo dell'aiuto sia quello di evitare il rischio «di interruzione» di un siffatto servizio, la quale richiede, al di là della semplice perturbazione, un blocco o una cessazione del servizio.
- 43 In secondo luogo, il Tribunale avrebbe erroneamente richiesto, al punto 64 della sentenza impugnata, che i concorrenti della Tarom fossero in grado di fornire «facilmente» il servizio garantito da tale compagnia, mentre detto punto 44, lettera b), dei citati orientamenti prevedrebbe solo che non sia «difficile», per i concorrenti, fornire il servizio garantito dall'impresa in difficoltà.
- 44 Per quanto riguarda, sotto un secondo profilo, gli elementi di prova che devono essere prodotti dalla Commissione, la Wizz Air sostiene che il Tribunale, dichiarando, al punto 58 della sentenza impugnata, che l'interesse commerciale delle compagnie a basso costo a entrare nel mercato per garantire la totalità dei collegamenti era «presumibilmente basso», avrebbe fatto ricorso a semplici supposizioni, in violazione dell'obbligo di «fornire prove chiare» del fatto che l'aiuto persegue un obiettivo di comune interesse, enunciato al punto 43 dei medesimi orientamenti.
- 45 La Commissione sostiene che il secondo motivo d'impugnazione dev'essere respinto in quanto irricevibile o, in ogni caso, in quanto infondato.

Giudizio della Corte

- 46 Per quanto riguarda, in primo luogo, la parte del secondo motivo d'impugnazione diretta contro il punto 58 della sentenza impugnata, occorre rilevare che, in tale punto, il Tribunale ha constatato che, contrariamente a quanto aveva affermato la ricorrente nell'ambito della prima parte del suo terzo motivo del ricorso in primo grado, la Commissione aveva valutato, al punto 61 della decisione controversa, la possibilità della sostituzione della Tarom da parte dei suoi concorrenti nei collegamenti interni operati esclusivamente da quest'ultima. Il Tribunale ha osservato, in particolare, che la Commissione, in tale punto, aveva ritenuto che fosse improbabile che le compagnie aeree concorrenti presenti nel mercato rumeno, che sono principalmente compagnie a basso costo, garantissero la totalità di tali collegamenti, il cui interesse commerciale, per le compagnie in parola, era «presumibilmente basso».

- 47 Orbene, da tale descrizione di un elemento della valutazione della Commissione contenuto nella decisione controversa non risulta che il Tribunale abbia fatto ricorso a semplici supposizioni o che abbia commesso un errore di diritto per quanto concerne l'onere della prova gravante sulla Commissione in forza del punto 43 degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione.
- 48 Occorre, pertanto, respingere tale parte del secondo motivo d'impugnazione in quanto infondata.
- 49 Nei limiti in cui la Wizz Air rimprovera al Tribunale, in secondo luogo, in sostanza, di aver accolto, ai punti 63, 64 e 66 della sentenza impugnata, criteri erronei relativamente all'applicazione del punto 44, lettera b), di tali orientamenti, è sufficiente constatare che la motivazione esposta in tali punti, al fine di respingere l'argomento della ricorrente relativo alla probabilità di una sostituzione del servizio della Tarom da parte dei suoi concorrenti, ha carattere meramente sovrabbondante.
- 50 Tale parte del secondo motivo d'impugnazione deve, pertanto, essere respinta in quanto inoperante.
- 51 Da quanto precede discende che il secondo motivo d'impugnazione dev'essere respinto.

Sul terzo motivo d'impugnazione

Argomenti delle parti

- 52 Con il suo terzo motivo d'impugnazione la Wizz Air rimprovera al Tribunale di aver commesso uno snaturamento manifesto degli elementi di prova nell'ambito della sua valutazione, al punto 69 della sentenza impugnata, delle capacità di trasporto di passeggeri disponibili nel mercato rumeno e della capacità delle compagnie a basso costo di operare su rotte interne.
- 53 Il Tribunale avrebbe, anzitutto, snaturato elementi di prova approvando l'erronea constatazione della Commissione per quanto riguarda l'indisponibilità di sufficienti capacità di trasporto di passeggeri sulla base del rilievo che, alla data della decisione controversa, «più della metà degli aerei a terra (...) appartenevano alla Tarom».
- 54 Dichiarando, poi, che la ricorrente non spiegava in quale misura sarebbe stato redditizio, per le compagnie a basso costo, effettuare collegamenti interni riguardanti solo un numero limitato di passeggeri, il Tribunale avrebbe ripreso alcune affermazioni contenute al punto 58 della sentenza impugnata, le quali si baserebbero solamente su una semplice presunzione.
- 55 Infine, a parere della Wizz Air, nessun elemento di prova consentiva al Tribunale di affermare, al punto 69 della sentenza impugnata, che le compagnie aeree concorrenti della Tarom fossero tutte compagnie a basso costo.
- 56 Secondo la Commissione, il terzo motivo d'impugnazione è in parte irricevibile e, per il resto, manifestamente infondato.

Giudizio della Corte

- 57 Occorre ricordare che, conformemente a una giurisprudenza costante della Corte, dall'articolo 256, paragrafo 1, secondo comma, TFUE e dall'articolo 58, primo comma, dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea risulta che il Tribunale è il solo competente, da un lato, ad accertare i fatti, salvo il caso in cui l'inesattezza materiale dei suoi accertamenti risulti dai documenti del fascicolo ad esso sottoposti, e, dall'altro, a valutare tali fatti (sentenza del 25 giugno 2020, SATCEN/KF, C-14/19 P, EU:C:2020:492, punto 103 e giurisprudenza ivi citata).
- 58 Ne consegue che la valutazione dei fatti, salvo il caso dello snaturamento degli elementi di prova adottati dinanzi al Tribunale, non costituisce una questione di diritto, come tale soggetta al sindacato della Corte (sentenza del 25 giugno 2020, SATCEN/KF, C-14/19 P, EU:C:2020:492, punto 104 e giurisprudenza ivi citata).
- 59 Qualora un ricorrente allegi uno snaturamento di elementi di prova da parte del Tribunale, egli, in forza dell'articolo 256 TFUE, dell'articolo 58, primo comma, dello Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea e dell'articolo 168, paragrafo 1, lettera d), del regolamento di procedura, deve indicare con precisione gli elementi che sarebbero stati snaturati dal Tribunale e dimostrare gli errori di valutazione che, a suo avviso, avrebbero portato il Tribunale a tale snaturamento. Peraltro, secondo costante giurisprudenza della Corte, uno snaturamento deve emergere in modo manifesto dagli atti di causa, senza che sia necessario procedere a una nuova valutazione dei fatti e delle prove (sentenza del 25 giugno 2020, SATCEN/KF, C-14/19 P, EU:C:2020:492, punto 105 e giurisprudenza ivi citata).
- 60 Nel caso di specie, si deve necessariamente rilevare che l'argomento dedotto a sostegno del terzo motivo d'impugnazione non consente di dimostrare che le constatazioni effettuate dal Tribunale al punto 69 della sentenza impugnata, al fine di respingere l'argomento vertente su un asserito eccesso di capacità esistente in Romania alla data della decisione controversa, si basino su uno snaturamento degli elementi di prova dedotti in primo grado, in quanto tale argomento mira, in realtà, a mettere in discussione la valutazione sovrana dei fatti che il Tribunale ha operato a tal fine.
- 61 Occorre, pertanto, respingere il terzo motivo d'impugnazione in quanto irricevibile.

Sul quarto motivo d'impugnazione

Argomenti delle parti

- 62 Con il suo quarto motivo d'impugnazione la Wizz Air sostiene che il Tribunale ha commesso un errore di diritto nel ritenere, al punto 103 della sentenza impugnata, che gli aumenti di capitale non costituissero un elemento del piano di ristrutturazione di un'impresa in difficoltà.
- 63 In particolare, l'interpretazione accolta dal Tribunale, che esclude che un aiuto per la ristrutturazione comprensivo di aspetti finanziari, come aumenti di capitale, possa essere considerato un elemento di un piano di ristrutturazione, sarebbe in flagrante contraddizione con il punto 45 degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione, secondo il quale una ristrutturazione finanziaria sotto forma di conferimenti di capitale può far parte di un piano di ristrutturazione, al pari di cambiamenti operativi, come la riorganizzazione e la razionalizzazione delle attività del beneficiario.

- 64 Tale interpretazione, che non è accompagnata da alcun riferimento giurisprudenziale, contraddirebbe altresì quella esposta al punto 96 della sentenza impugnata.
- 65 La Commissione afferma che il quarto motivo d'impugnazione è inoperante e, in ogni caso, infondato.

Giudizio della Corte

- 66 Occorre rilevare, in via preliminare, che il quarto motivo d'impugnazione, al pari dei motivi d'impugnazione quinto e sesto, è diretto contro alcuni punti della motivazione con cui il Tribunale, ai punti da 79 a 110 della sentenza impugnata, ha respinto la seconda parte del terzo motivo dedotto dalla Wizz Air a sostegno del suo ricorso in primo grado. Essa rinviava al secondo motivo di tale ricorso, vertente, in sostanza, sul fatto che, autorizzando la misura di cui trattasi, sebbene la Tarom avesse beneficiato di una serie di aumenti di capitale fino al 2019, in esecuzione di un aiuto per la ristrutturazione concesso prima dell'adesione della Romania all'Unione europea (in prosieguo: l'«aiuto per la ristrutturazione della Tarom»), la Commissione aveva violato il principio dell'aiuto «*una tantum*», previsto al punto 70 degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione.
- 67 Secondo tale principio, come rilevato dal Tribunale ai punti 79 e 80 della sentenza impugnata, gli aiuti dovrebbero, in linea di principio, essere concessi alle imprese in difficoltà per una sola operazione di ristrutturazione. Il punto 71 di tali orientamenti precisa, in questo contesto, in particolare che, se l'impresa ha già ricevuto un aiuto per il salvataggio, un aiuto per la ristrutturazione o un sostegno temporaneo per la ristrutturazione, circostanza che spetta allo Stato membro indicare, la Commissione non autorizzerà altri aiuti a norma di detti orientamenti, qualora siano trascorsi meno di dieci anni dalla concessione dell'aiuto oppure dalla fine del periodo di ristrutturazione o dalla cessazione dell'attuazione del piano di ristrutturazione.
- 68 Nei limiti in cui, con il suo quarto motivo d'impugnazione, la Wizz Air sostiene che il Tribunale è incorso in un errore di diritto in quanto ha erroneamente ritenuto, al punto 103 della sentenza impugnata, che gli aumenti di capitale non costituissero un elemento del piano di ristrutturazione di un'impresa in difficoltà, occorre constatare che tale argomento si basa su una lettura errata della sentenza impugnata.
- 69 Infatti, in tale punto 103 della sentenza impugnata il Tribunale si limita a descrivere e a interpretare i punti da 45 a 47 degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione, per concludere, al punto 104 di tale sentenza, senza commettere errori di diritto, che essi distinguono la nozione di «attuazione di una misura di aiuto» da quella di «attuazione di un piano di ristrutturazione» e per respingere, in particolare al punto 105 di detta sentenza, l'argomento della ricorrente secondo cui il piano di ristrutturazione della Tarom era durato fino alla fine dell'attuazione dell'aiuto per la ristrutturazione della Tarom, nel 2019.
- 70 Pertanto, contrariamente a quanto affermato dalla Wizz Air nell'ambito del suo quarto motivo d'impugnazione, il Tribunale non ha dichiarato, al punto 103 della sua sentenza, che gli aspetti finanziari di un aiuto per la ristrutturazione, come gli aumenti di capitale, non potessero mai essere considerati parte di un piano di ristrutturazione.
- 71 Occorre, pertanto, respingere il quarto motivo d'impugnazione in quanto infondato.

Sul quinto motivo d'impugnazione

Argomenti delle parti

- 72 Con il suo quinto motivo d'impugnazione la Wizz Air sostiene che il Tribunale ha commesso, ai punti 85 e 99 della sentenza impugnata, uno snaturamento manifesto degli elementi di prova in sede di valutazione della durata del periodo di ristrutturazione della Tarom.
- 73 A tal fine, la Wizz Air sostiene, in primo luogo, che la constatazione del Tribunale, al punto 85 della sentenza impugnata, secondo cui le garanzie su prestiti concesse dalla Romania alla Tarom sono state tutte escusse immediatamente dopo la loro concessione, è contraddetta dalle affermazioni della Commissione contenute nei punti 25 e 88 della decisione controversa.
- 74 In secondo luogo, il Tribunale avrebbe snaturato elementi di prova ritenendo, al punto 99 della sentenza impugnata, che la ricorrente non avesse fornito alcun elemento di prova o indizio del fatto che il periodo di ristrutturazione, come definito al punto 98 di tale sentenza, fosse terminato dopo il 2005. Così facendo, il Tribunale avrebbe ignorato taluni elementi di prova forniti dalla Wizz Air e, di conseguenza, avrebbe confermato l'erronea conclusione della Commissione per quanto riguarda la fine del periodo di ristrutturazione.
- 75 Secondo la Commissione, il quinto motivo d'impugnazione è inoperante e, in ogni caso, infondato.

Giudizio della Corte

- 76 Sebbene, con il suo quinto motivo d'impugnazione, la Wizz Air abbia invocato uno snaturamento dei fatti che il Tribunale avrebbe commesso, ai punti 85 e 99 della sentenza impugnata, valutando, ai fini dell'applicazione del principio dell'aiuto «*una tantum*», da un lato, la data rilevante di concessione dell'aiuto per la ristrutturazione della Tarom e, dall'altro, quella della fine del periodo di ristrutturazione, essa non ha dedotto alcuno specifico argomento giuridico, in grado di dimostrare, conformemente alla giurisprudenza richiamata al punto 59 della presente sentenza, uno snaturamento manifesto dei fatti e degli elementi di prova da parte del Tribunale.
- 77 Infatti, un siffatto snaturamento non può risultare né dall'asserita contraddizione tra il punto 85 della sentenza impugnata e talune indicazioni contenute nella decisione controversa, né dal fatto che il Tribunale avrebbe ignorato elementi di prova prodotti dalla ricorrente in primo grado o avrebbe rifiutato di riconoscere loro valore probatorio, dichiarando, al punto 99 della sentenza impugnata, che quest'ultima non aveva dimostrato che il periodo di ristrutturazione era terminato, in ogni caso, meno di dieci anni prima della concessione della misura di cui trattasi.
- 78 Pertanto, il quinto motivo d'impugnazione mira, in realtà, a mettere in discussione la valutazione sovrana dei fatti e degli elementi di prova effettuata dal Tribunale ai punti 85 e 99 della sentenza impugnata e deve, quindi, essere respinto in quanto irricevibile.

Sul sesto motivo d'impugnazione

Argomenti delle parti

- 79 Con il suo sesto motivo d'impugnazione la Wizz Air sostiene che il Tribunale ha commesso un errore di diritto nel ritenere, al punto 89 della sentenza impugnata, che la Commissione non fosse tenuta a verificare se l'aiuto per la ristrutturazione della Tarom, da essa qualificato come aiuto esistente, fosse divenuto un nuovo aiuto. A suo avviso, in considerazione delle informazioni allarmanti di cui disponeva la Commissione, relative alle perdite accumulate della Tarom nel periodo compreso tra il 2004 e il 2019, il Tribunale avrebbe dovuto ritenere, conformemente alla sentenza del 2 settembre 2021, Commissione/Tempus Energy e Tempus Energy Technology (C-57/19 P, EU:C:2021:663), che la Commissione fosse tenuta a condurre un esame alla luce degli elementi di informazione che erano effettivamente in suo possesso. Essa afferma che, inoltre, gli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione facevano gravare sulla Commissione un obbligo rafforzato di produrre elementi di prova chiari.
- 80 Ne conseguirebbe che la valutazione del Tribunale, al punto 89 della sentenza impugnata, secondo la quale la ricorrente non aveva fornito alcun elemento di prova o indizio che dimostrasse che le condizioni concordate nella fase della concessione delle garanzie su prestiti accordate nell'ambito dell'aiuto per la ristrutturazione della Tarom erano state modificate durante il periodo di attuazione di tali garanzie, sarebbe viziata da un errore di diritto.
- 81 Secondo la Commissione, il sesto motivo d'impugnazione è manifestamente infondato.

Giudizio della Corte

- 82 Occorre rilevare che i punti della motivazione della sentenza impugnata che sono oggetto del sesto motivo d'impugnazione si inseriscono nell'ambito della valutazione, da parte del Tribunale, dell'argomento della ricorrente in primo grado vertente sui dubbi che la Commissione avrebbe dovuto nutrire per quanto riguarda il rispetto del periodo di almeno dieci anni, previsto al punto 71 degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione, dalla concessione dell'aiuto per la ristrutturazione della Tarom. La ricorrente aveva sostenuto, più specificamente, che tale aiuto aveva subito modifiche, in particolare affinché i debiti della Tarom derivanti dai pagamenti effettuati dallo Stato rumeno, in applicazione delle garanzie su prestiti, fossero convertiti in un aumento di capitale a favore di tale Stato.
- 83 In tale contesto, il Tribunale, da un lato, al punto 88 della sentenza impugnata, ha rilevato che la ricorrente non aveva contestato l'affermazione della Commissione secondo la quale le condizioni di escussione delle garanzie su prestiti, concesse nell'ambito di detto aiuto, nonché la conversione dei debiti derivanti dai pagamenti effettuati dallo Stato rumeno, in applicazione di tali garanzie, in aumenti del capitale, erano previste da diverse decisioni e ordinanze intervenute tra il 1997 e il 2003 e, quindi, ancor prima dell'adesione della Romania all'Unione.
- 84 Dall'altro lato, il Tribunale, al punto 89 della sentenza impugnata, ha precisato che la ricorrente si era limitata, a tal riguardo, a sostenere che la Commissione avrebbe dovuto assicurarsi che l'escussione delle garanzie fosse stata effettuata alle condizioni originariamente concordate al momento della loro concessione, mentre essa non aveva fornito alcun elemento di prova o indizio del fatto che tali condizioni fossero state modificate durante il periodo di attuazione delle diverse garanzie in parola.

- 85 Orbene, così facendo, il Tribunale non ha commesso alcun errore di diritto per quanto riguarda la ripartizione dell'onere della prova.
- 86 Infatti, come risulta dalla giurisprudenza richiamata al punto 43 della sentenza impugnata, al quale il Tribunale ha fatto riferimento al punto 89 di detta sentenza, la prova dell'esistenza di dubbi in ordine alla compatibilità dell'aiuto in questione con il mercato interno, che va ricercata sia nelle circostanze dell'adozione della decisione di non sollevare obiezioni sia nel contenuto di tale decisione, dev'essere fornita dal soggetto che richiede l'annullamento della decisione stessa, sulla scorta di un insieme di indizi concordanti (sentenza del 2 settembre 2021, Commissione/Tempus Energy e Tempus Energy Technology, C-57/19 P, EU:C:2021:663, punto 40).
- 87 A questo proposito, contrariamente a quanto sembra suggerire la Wizz Air, tale ripartizione dell'onere della prova non può variare in base al tipo di aiuto in questione e si applica, in particolare, agli aiuti per il salvataggio o la ristrutturazione del tipo della misura di cui trattasi.
- 88 Ne consegue che il sesto motivo d'impugnazione dev'essere respinto in quanto infondato.

Sul settimo motivo d'impugnazione

Argomenti delle parti

- 89 Con il suo settimo motivo d'impugnazione la Wizz Air deduce un errore di diritto, in quanto il Tribunale non ha esaminato il terzo motivo del ricorso in primo grado nei limiti in cui esso verteva sulla violazione dei suoi diritti procedurali, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, e sull'esistenza di serie difficoltà che giustificavano l'avvio del procedimento d'indagine formale.
- 90 A tal riguardo, in primo luogo, sebbene la Wizz Air avesse sostenuto che le carenze individuate nei motivi di ricorso primo e secondo dimostravano l'esistenza di serie difficoltà che richiedevano l'avvio di un procedimento d'indagine formale, il Tribunale avrebbe esaminato tali motivi solo sotto il profilo della valutazione nel merito, vale a dire dal punto di vista dell'esistenza di un errore manifesto di valutazione dei fatti o di un errore di diritto.
- 91 Orbene, quale unico motivo diretto alla salvaguardia dei suoi diritti procedurali, il terzo motivo di ricorso aveva, secondo la Wizz Air, un contenuto autonomo rispetto ai primi due motivi di ricorso, dato che il criterio di esame è diverso ai fini della dimostrazione dell'esistenza di serie difficoltà, la quale avrebbe dovuto condurre all'avvio di un procedimento d'indagine formale.
- 92 In secondo luogo, il Tribunale non poteva presumere che, avendo esaminato i primi due motivi del ricorso, il terzo motivo di quest'ultimo fosse privato del suo oggetto dichiarato. Infatti, in tutti i punti della sentenza impugnata nei quali il Tribunale ha respinto l'esistenza di un errore manifesto di valutazione della Commissione, l'esistenza di serie difficoltà potrebbe, nondimeno, essere stabilita sulla base, in particolare, delle omissioni e delle lacune nel ragionamento della decisione controversa.
- 93 La Commissione sostiene che occorre respingere il settimo motivo d'impugnazione in quanto infondato.

Giudizio della Corte

- 94 Occorre ricordare che un ricorrente che chiede l'annullamento di una decisione della Commissione di non sollevare obiezioni nei confronti di un aiuto di Stato mette in discussione essenzialmente il fatto che tale decisione è stata adottata senza che tale istituzione avviasse il procedimento d'indagine formale, violando così i suoi diritti procedurali. Affinché la sua domanda di annullamento venga accolta, il ricorrente può invocare qualsiasi motivo idoneo a dimostrare che la valutazione delle informazioni e degli elementi di cui la Commissione disponeva, all'atto della fase preliminare di esame della misura notificata, avrebbe dovuto suscitare dubbi circa la sua compatibilità con il mercato interno. L'utilizzo di siffatti argomenti non può tuttavia avere la conseguenza di trasformare l'oggetto del ricorso né di modificarne i presupposti di ricevibilità. Al contrario, l'esistenza di dubbi circa tale compatibilità è proprio la prova che dev'essere fornita per dimostrare che la Commissione era tenuta ad avviare il procedimento d'indagine formale di cui all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE nonché all'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio, del 13 luglio 2015, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 [TFUE] (GU 2015, L 248, pag. 9) (v., in tal senso, sentenza del 24 maggio 2011, Commissione/Kronoply e Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, punto 59 e giurisprudenza ivi citata).
- 95 Spetta al soggetto che richiede l'annullamento di una decisione di non sollevare obiezioni dimostrare che sussistevano dubbi sulla compatibilità della misura di aiuto con il mercato interno, cosicché la Commissione era tenuta ad avviare il procedimento d'indagine formale, previsto all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE. Una prova siffatta va ricercata sia nelle circostanze dell'adozione di tale decisione sia nel suo contenuto, sulla scorta di un insieme di indizi concordanti (v., in tal senso, sentenza del 2 settembre 2021, Commissione/Tempus Energy e Tempus Energy Technology, C-57/19 P, EU:C:2021:663, punto 40 e giurisprudenza ivi citata).
- 96 Il carattere insufficiente o incompleto dell'esame condotto dalla Commissione in occasione del procedimento di esame preliminare costituisce un indizio del fatto che tale istituzione si è trovata di fronte a serie difficoltà per valutare la compatibilità della misura notificata con il mercato interno, il che avrebbe dovuto indurla ad avviare il procedimento d'indagine formale (v., in tal senso, sentenza del 2 settembre 2021, Commissione/Tempus Energy e Tempus Energy Technology, C-57/19 P, EU:C:2021:663, punto 41 e giurisprudenza ivi citata).
- 97 Nel caso di specie occorre constatare, come rilevato dal Tribunale, in via preliminare, al punto 26 della sentenza impugnata, che il terzo motivo del ricorso in primo grado della Wizz Air verteva esplicitamente sulla violazione dei suoi diritti procedurali ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, in quanto la Commissione si era trovata di fronte a serie difficoltà per valutare la compatibilità della misura di cui trattasi con il mercato interno.
- 98 Tuttavia, come il Tribunale ha, in sostanza, indicato al punto 28 della sentenza impugnata, l'esistenza di siffatte difficoltà può essere ricercata, in particolare, nelle valutazioni della Commissione e può, in linea di principio, essere dimostrata da motivi o argomenti avanzati da un ricorrente al fine di contestare la fondatezza della decisione di non sollevare obiezioni, anche qualora l'esame di tali motivi o argomenti non porti a concludere che le valutazioni operate nel merito dalla Commissione sono errate in fatto o in diritto (v., in tal senso, sentenza del 2 aprile 2009, Bouygues e Bouygues Télécom/Commissione, C-431/07 P, EU:C:2009:223, punti 63 e 66 nonché giurisprudenza ivi citata).

- 99 A tal riguardo, dal ricorso in primo grado della Wizz Air risulta che, a sostegno del terzo motivo di tale ricorso, la ricorrente ha, essenzialmente, rinviato ai motivi primo e secondo di detto ricorso, sostenendo che le carenze e gli errori individuati in tali motivi dimostravano l'esistenza di serie difficoltà che avrebbero dovuto giustificare l'avvio di un procedimento d'indagine formale, poiché tali carenze o errori inficiavano la valutazione della Commissione sotto il profilo dei punti 43 e 44 degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione, nonché sotto il profilo del principio dell'aiuto «*una tantum*».
- 100 Orbene, dalla lettura della sentenza impugnata e, in particolare, dai suoi punti 75 e 109 risulta che il Tribunale ha effettivamente esaminato tali censure, sotto il profilo dell'esistenza di serie difficoltà che avrebbero dovuto indurre la Commissione a nutrire dubbi relativamente alla compatibilità della misura di cui trattasi con il mercato interno e ad avviare un procedimento d'indagine formale.
- 101 Da quanto precede risulta che il settimo motivo d'impugnazione dev'essere respinto in quanto infondato.
- 102 Poiché nessuno dei motivi dedotti dalla ricorrente è stato accolto, l'impugnazione dev'essere integralmente respinta.

Sulle spese

- 103 Ai sensi dell'articolo 184, paragrafo 2, del regolamento di procedura, quando l'impugnazione è respinta, la Corte statuisce sulle spese.
- 104 Ai sensi dell'articolo 138, paragrafo 1, di detto regolamento, applicabile al procedimento d'impugnazione in forza dell'articolo 184, paragrafo 1, dello stesso, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché la ricorrente è rimasta soccombente, dev'essere condannata a farsi carico di tutte le spese inerenti alla presente impugnazione, conformemente alla domanda della Commissione.

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

1) L'impugnazione è respinta.

2) La Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) si fa carico, oltre che delle proprie spese, di quelle sostenute dalla Commissione europea.

Firme