



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Sesta Sezione ampliata)

13 dicembre 2018*

«Aiuti di Stato – Accordi conclusi dalla camera di commercio e industria di Pau-Béarn con la Ryanair e la sua controllata Airport Marketing Services – Servizi aeroportuali – Servizi di marketing – Decisione che dichiara l'aiuto incompatibile con il mercato interno e che ne ordina il recupero – Nozione di aiuto di Stato – Imputabilità allo Stato – Camera di commercio e industria – Vantaggio – Criterio dell'investitore privato – Recupero – Articolo 41 della Carta dei diritti fondamentali – Diritto di accesso al fascicolo – Diritto di essere ascoltato»

Nella causa T-165/15,

Ryanair DAC, già Ryanair Ltd, con sede in Dublino (Irlanda),

Airport Marketing Services Ltd, con sede in Dublino,

rappresentate da G. Berrisch, E. Vahida, I.-G. Metaxas-Maranghidis, avvocati, e da B. Byrne, solicitor,

ricorrenti,

contro

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

convenuta,

avente ad oggetto la domanda fondata sull'articolo 263 TFUE e diretta all'annullamento parziale della decisione (UE) 2015/1227 della Commissione, del 23 luglio 2014, relativa all'aiuto di Stato SA.22614 (C-53/07) cui la Francia ha dato esecuzione in favore della Camera di commercio e industria di Pau-Béarn, di Ryanair, di Airport Marketing Services e di Transavia (GU 2015, L 201, pag. 109).

IL TRIBUNALE (Sesta Sezione ampliata),

composto da G. Berardis, presidente, S. Papasavvas, D. Spielmann (relatore), Z. Csehi e O. Spineanu-Matei, giudici,

cancelliere: P. Cullen, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 25 ottobre 2017,

ha pronunciato la seguente

* Lingua processuale: l'inglese.

Sentenza¹

I. Fatti

A. Misure in questione

- 1 Le ricorrenti, vale a dire la Ryanair DAC, già Ryanair Ltd, e la Airport Marketing Services Ltd (in prosieguo: l'«AMS») sono, la prima, una compagnia aerea con sede in Irlanda che effettua oltre 1 600 voli quotidiani i quali collegano 189 destinazioni in 30 paesi dell'Europa e del Nord Africa, e, la seconda, una controllata della Ryanair che fornisce soluzioni in materia di strategia di marketing, e la maggior parte della sua attività consiste nel vendere spazi pubblicitari sul sito Internet della Ryanair.
- 2 L'aeroporto di Pau-Pyrénées (in prosieguo: l'«aeroporto di Pau») è situato nel dipartimento dei Pirenei Atlantici in Francia. Esso è gestito dalla camera di commercio e industria (CCI) di Pau-Béarn (in prosieguo: la «CCIPB»). Il 1° gennaio 2007, la proprietà dell'aeroporto di Pau è stata trasferita dalla Repubblica francese ad un gruppo di enti locali, il sindacato misto dell'aeroporto di Pau Pyrénées (in prosieguo: il «sindacato misto»), di cui sono membri il consiglio regionale della Nuova Aquitania, il Consiglio dipartimentale dei Pirenei atlantici, la communauté d'agglomération de Pau Béarn Pyrénées e oltre una decina di comunità di comuni. Diventando proprietario dell'aeroporto di Pau, il sindacato misto si è sostituito allo Stato in quanto autorità concedente e ha ripreso il contratto di concessione concluso con la CCIPB, la quale è quindi rimasta il gestore dell'aeroporto dopo il trasferimento di proprietà al sindacato misto.
- 3 L'attività della Ryanair presso l'aeroporto di Pau è iniziata nell'aprile 2003. Durante il periodo in esame, dal 2003 al 2011, la Ryanair ha operato diversi collegamenti aerei, segnatamente verso Londra (Regno Unito), Charleroi (Belgio), Bristol (Regno Unito) e Beauvais (Francia).
- 4 Il 28 gennaio 2003, il CCIPB ha pertanto concluso un contratto con la Ryanair (in prosieguo: l'«accordo del 2003»), che costituiva la base per l'avvio da parte di quest'ultima di una linea aerea quotidiana tra Pau (Francia) e l'aeroporto di Londra Stansted, tramite il pagamento da parte della CCIPB di un importo unico di EUR 80 000. La CCIPB si impegnavo, inoltre, a pagare un importo mensile per passeggero alla partenza, fino a un massimale annuo di EUR 400 000, considerata la promozione di cui l'aeroporto di Pau aveva beneficiato grazie ai link forniti sul sito Internet della Ryanair e ad altri mezzi pubblicitari. Inoltre, la CCIPB forniva, dietro pagamento di diritti aeroportuali, servizi di assistenza a terra e servizi associati applicabili ai voli garantiti dalla Ryanair.
- 5 Poiché l'accordo del 2003 è stato annullato dal tribunal administratif (Tribunale amministrativo di Pau, Francia), esso è stato sostituito da due nuovi contratti conclusi, il 30 giugno 2005, dalla CCIPB, rispettivamente, con la Ryanair e l'AMS (in prosieguo: gli «accordi del 2005»). Tali contratti avevano una durata iniziale di cinque anni.
- 6 In applicazione del primo di tali contratti, denominato «contratto di servizi aeroportuali» (in prosieguo: il «CSA del 2005»), la Ryanair si è impegnata a garantire un programma di volo iniziale su una sola linea aerea, Pau-Londra Stansted, su una base quotidiana. La Ryanair doveva fare tutto il possibile [riservato]². Quanto alla CCIPB, per l'accesso alle infrastrutture aeroportuali, essa percepiva i diritti aeroportuali regolamentati applicabili nell'aeroporto (segnatamente i diritti per passeggero e i diritti di atterraggio) e, per i suoi servizi di assistenza a terra, un diritto aeronautico non regolamentato (vale a dire il diritto di assistenza a terra).

1 Sono riprodotti soltanto i punti della presente sentenza la cui pubblicazione è ritenuta utile dal Tribunale.

2 Dati riservati omissi.

- 7 Con il secondo contratto costitutivo degli accordi del 2005, denominato «contratto di marketing» (in prosieguo: il «CM del 2005»), l'AMS si è impegnata a fornire servizi pubblicitari sul sito Internet della Ryanair, relativi segnatamente alla destinazione Pau, in cambio di un versamento annuale da parte della CCIPB di EUR 437 000.
- 8 In seguito, le parti hanno concordato, mediante atti aggiuntivi, le modalità di applicazione del CSA del 2005 alle linee supplementari che la Ryanair ha attivato presso l'aeroporto di Pau. Esse hanno parimenti stipulato contratti di marketing supplementari nonché atti aggiuntivi.
- 9 Pertanto, innanzitutto, un atto aggiuntivo al CSA del 2005, concluso il 25 settembre 2007 tra la CCIPB e la Ryanair, estendeva per una durata di cinque anni le condizioni previste da detto CSA alla linea aerea Pau-Charleroi, la quale doveva essere operata su una base di tre voli settimanali. In medesima data, la CCIPB e l'AMS hanno concluso un contratto di marketing per una durata iniziale di cinque anni con cui l'AMS si impegnava a prevedere un link verso il sito Internet indicato dalla CCIPB sulla home page belga e neerlandese del sito Internet della Ryanair, in cambio di un versamento annuale da parte della CCIPB di *[riservato]*.
- 10 Successivamente, il 17 marzo 2008, la CCIPB e la Ryanair hanno stipulato un atto aggiuntivo al CSA del 2005, estendendo le condizioni previste da detto CSA per una durata di un anno alla linea aerea Pau-Bristol, la quale doveva essere operata su una base di tre voli settimanali. Il 31 marzo 2008 la CCIPB e l'AMS hanno concluso un contratto di marketing per un periodo compreso tra il 16 maggio e il 13 settembre 2008, con cui l'AMS si impegnava a prevedere un link verso il sito indicato dalla CCIPB sulla home page inglese del sito Internet della Ryanair, per un periodo di otto giorni, in cambio di un versamento annuale da parte della CCIPB di *[riservato]*.
- 11 Inoltre, il 16 giugno 2009, la CCIPB e la Ryanair hanno stipulato un atto aggiuntivo al CSA del 2005 con cui venivano estese le condizioni previste da detto CSA alla linea Pau-Bristol per la stagione estiva del 2009. In medesima data, la CCIPB e l'AMS hanno concluso un contratto di marketing relativo a tale collegamento, per il periodo compreso tra il 1° aprile e il 24 ottobre 2009, con cui l'AMS si impegnava a prevedere un link verso il sito indicato dalla CCIPB sulla home page inglese del sito Internet della Ryanair, per un periodo di nove giorni, in cambio di un versamento annuale da parte della CCIPB di *[riservato]*.
- 12 Il 16 giugno 2009, la CCIPB e l'AMS hanno stipulato altri due atti aggiuntivi ai contratti di marketing che erano stati conclusi precedentemente. Da un lato, l'atto aggiuntivo al CSM del 2005 relativo alla linea Pau-Londra Stansted limitava il versamento annuale da parte della CCIPB a *[riservato]* nel 2009, tenuto conto di una riduzione del numero dei voli programmati dalla Ryanair. Dall'altro, l'atto aggiuntivo al contratto di marketing del 25 settembre 2007 relativo alla linea Pau-Charleroi portava l'importo del versamento annuale della CCIPB a *[riservato]* a partire dal 1° gennaio 2009 senza modifica delle prestazioni.
- 13 Infine, il 28 gennaio 2010, la CCIPB e l'AMS, hanno sottoscritto un nuovo contratto di marketing decorrente dalla data di sottoscrizione e della durata di un anno dall'attivazione delle linee aeree. Le azioni di promozione cui si impegnava l'AMS erano legate alla linea Pau-Londra Stansted operata dal 30 marzo 2010 con una frequenza di tre voli settimanali e con un minimo di 220 voli, alla linea Pau-Charleroi decorrente dalla stessa data con una frequenza di tre voli settimanali e un minimo di 100 voli e alla linea Pau-Beauvais attiva dall'aprile 2010 con una frequenza di tre voli settimanali e un minimo di 100 voli. In cambio di un link al sito scelto dalla CCIPB sulle home page inglese, belga, neerlandese e francese del sito Internet della Ryanair per periodi di 25 o 45 giorni, la CCIPB versava la somma di *[riservato]*.
- 14 Ritenendo che le quattro linee interessate fossero divenute non redditizie, la Ryanair ha posto fine alle proprie attività presso l'aeroporto di Pau nel febbraio 2011.

[omissis]

C. Decisione impugnata

- 25 Al termine del procedimento di indagine formale, la Commissione ha adottato, in data 23 luglio 2014, la decisione (UE) 2015/1227 relativa all'aiuto di Stato SA.22614 (C-53/07) cui la Francia ha dato esecuzione in favore della CCIPB, di Ryanair, di Airport Marketing Services e di Transavia (GU 2015, L 201, pag. 109; in prosieguo: la «decisione impugnata»).
- 26 Nella decisione impugnata, la Commissione ha effettuato una descrizione dettagliata delle misure oggetto della decisione di avvio e della decisione di estensione. Tali misure consistevano, da un lato, in apporti finanziari all'aeroporto di Pau concernenti le sovvenzioni all'investimento e al finanziamento dei costi legati ai compiti di competenza dello Stato (punti da 88 a 107 della decisione impugnata) e, dall'altro, negli accordi che la CCIPB aveva concluso con le ricorrenti, segnatamente l'accordo del 2003, gli accordi del 2005 nonché i diversi atti aggiuntivi e contratti stipulati dopo il 2005, come descritti supra (punti da 38 a 82 della decisione impugnata).
- 27 La Commissione ha considerato che le sovvenzioni all'investimento del 2004 e del 2009 a favore dell'aeroporto di Pau costituivano aiuti ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, i quali erano tuttavia compatibili con il mercato interno sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE. La Commissione ha inoltre considerato che le sovvenzioni al finanziamento dei costi legati ai compiti di competenza dello Stato non costituivano aiuti di Stato (punti 581 e 582 della decisione impugnata).
- 28 Quanto ai contratti di marketing e di servizi aeroportuali e i loro atti aggiuntivi stipulati dalla CCIPB con le ricorrenti, la Commissione ha considerato che costituivano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.
- 29 A tal proposito, la Commissione ha ritenuto che i diversi contratti conclusi dalla CCIPB fossero imputabili alla Repubblica francese (punti 265 e 281 della decisione impugnata). Per determinare l'esistenza di un vantaggio, la Commissione ha esaminato se un ipotetico investitore operante in economia di mercato, trovatosi al posto della CCIPB e guidato da prospettive di redditività, avrebbe concluso contratti simili.
- 30 In un primo momento la Commissione ha ritenuto che occorresse, in primo luogo, esaminare congiuntamente i contratti di marketing e di servizi aeroportuali come una sola e unica misura (punti da 286 a 313 della decisione impugnata), in secondo luogo, considerare che la CCIPB aveva agito in quanto gestore dell'aeroporto di Pau e non in quanto soggetto pubblico avente un compito di interesse generale (punti da 314 a 331 della decisione impugnata), in terzo luogo, prendere in considerazione unicamente il possibile effetto positivo dei servizi di marketing sul numero di passeggeri interessati dai collegamenti oggetto dei contratti in questione per la durata di esercizio contrattuale dei suddetti collegamenti, ad esclusione di altri vantaggi giudicati troppo incerti (punti da 332 a 358 della decisione impugnata), in quarto luogo, discostarsi, ai fini dell'applicazione del criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato, dal metodo consistente nell'effettuare un confronto con il «prezzo sul mercato» (in prosieguo: l'«analisi comparativa») e di attenersi ad un'analisi ex ante di redditività incrementale (in prosieguo: l'«analisi di redditività incrementale») (punti da 359 a 372 della decisione impugnata), e, in quinto luogo, valutare congiuntamente il comportamento della CCIPB nel suo insieme e quello del gestore dell'aeroporto di Pau (punti da 373 a 376 della decisione impugnata).
- 31 In un secondo momento la Commissione ha effettuato, per ciascuna combinazione di contratto di marketing e di contratto di servizi aeroportuali, la propria analisi di redditività incrementale, al termine della quale ha constatato che, per tutti i contratti, e per l'atto aggiuntivo del 16 giugno 2009

al CSM del 2005 per il collegamento aereo Pau-Londra Stansted, i flussi incrementali annui (entrate meno costi) erano negativi. Essa ne ha dedotto che i contratti e detto atto aggiuntivo conferissero un vantaggio economico a favore delle ricorrenti (punti da 354 a 432 della decisione impugnata).

- 32 La Commissione ha considerato che gli aiuti di Stato concessi alle ricorrenti costituivano aiuti al funzionamento incompatibili con il mercato interno (punti da 446 a 481 della decisione impugnata).
- 33 In un terzo momento la Commissione ha determinato per ciascuna operazione, costituita eventualmente da un contratto di servizi aeroportuali e da un contratto di marketing, l'importo dell'aiuto recuperabile a partire dalla parte negativa, per ciascun anno durante il quale i contratti costituenti l'operazione erano stati applicati, del flusso incrementale prevedibile al momento della conclusione dell'operazione. La Commissione l'ha stimato in un importo indicativo di EUR da 1 500 000 a 2 199 999 in conto capitale.

[omissis]

II. Procedimento e conclusioni delle parti

- 35 Con atto introduttivo depositato presso la cancelleria del Tribunale il 7 aprile 2015 le ricorrenti hanno proposto il presente ricorso.
- 36 Con atto separato depositato presso la cancelleria del Tribunale il 21 ottobre 2015 le ricorrenti hanno introdotto una domanda di misure di organizzazione del procedimento, con cui hanno chiesto alla Commissione di produrre taluni documenti.
- 37 La Commissione ha presentato le proprie osservazioni entro il termine impartito.
- 38 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale, nell'ambito delle misure di organizzazione del procedimento previste all'articolo 89 del suo regolamento di procedura, ha invitato le parti a rispondere a taluni quesiti e ha chiesto alla Commissione di produrre taluni documenti. Tali parti hanno risposto entro i termini impartiti.
- 39 Con decisione del 17 maggio 2017 il Tribunale ha deciso di rinviare la causa dinanzi alla Sesta Sezione ampliata.
- 40 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale ha deciso di avviare la fase orale del procedimento.
- 41 Con decisione del presidente della Sesta Sezione ampliata del Tribunale del 28 agosto 2017, sentite le parti, le cause T-111/15, T-165/15 e T-53/16 sono state riunite ai fini della fase orale del procedimento, conformemente all'articolo 68, paragrafo 1, del regolamento di procedura.
- 42 Le parti hanno svolto le loro difese orali durante l'udienza del 25 ottobre 2017.
- 43 Le ricorrenti chiedono che il Tribunale voglia:
- annullare l'articolo 1, paragrafi 1 e 2, e, nella parte in cui le riguardano, gli articoli da 2 a 5 della decisione impugnata;
 - condannare la Commissione alle spese.
- 44 La Commissione chiede che il Tribunale voglia:
- respingere il ricorso;

- condannare le ricorrenti alle spese.

III. In diritto

- 45 A sostegno del loro ricorso le ricorrenti deducono cinque motivi.
- 46 In risposta ad un quesito scritto del Tribunale, le ricorrenti hanno rinunciato al quinto motivo, vertente su una violazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE e dell'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, secondo il quale Commissione ha commesso un errore manifesto quando ha determinato l'importo dell'aiuto recuperabile.
- 47 Occorre, pertanto, esaminare solo i quattro primi motivi vertenti, il primo sulla violazione del principio di buona amministrazione riconosciuto dall'articolo 41 della Carta e dei diritti della difesa, il secondo sull'imputazione erronea dei contratti di cui trattasi alla Repubblica francese, il terzo sulla violazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, in quanto la Commissione non ha applicato correttamente il criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato e, il quarto, sulla violazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, in quanto la Commissione non ha dimostrato che la condizione di selettività fosse soddisfatta.

A. Sul primo motivo, vertente sulla violazione del principio di buona amministrazione riconosciuto dall'articolo 41 della Carta e dei diritti della difesa

- 48 Le ricorrenti sostengono che la Commissione ha violato il principio di buona amministrazione riconosciuto dall'articolo 41, paragrafi 1 e 2, lettere a) e b), della Carta non accordando loro accesso al fascicolo dell'indagine, non informandole dei fatti e delle considerazioni su cui essa aveva l'intenzione di fondare la propria decisione e, pertanto, non dando loro la possibilità di far conoscere utilmente il proprio punto di vista. Secondo le ricorrenti, tali irregolarità procedurali hanno parimenti violato i loro diritti della difesa e devono condurre all'annullamento della decisione impugnata.
- 49 In particolare, le ricorrenti sottolineano che, dall'entrata in vigore del trattato FUE, il 1° dicembre 2009, l'articolo 41 della Carta fa parte del diritto primario dell'Unione europea e prevale su qualsiasi disposizione contraria di diritto derivato dell'Unione, quale il regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo [108 TFUE] (GU 1999, L 83, pag. 1).
- 50 A sostegno del loro motivo, le ricorrenti fanno valere che esse hanno il diritto di invocare il diritto ad una buona amministrazione previsto all'articolo 41 della Carta, poiché l'indagine in materia di aiuti di Stato condotta dalla Commissione in merito ai loro accordi commerciali conclusi con la CCIPB costituisce una «questione» che riguarda le ricorrenti ai sensi dell'articolo 41, paragrafo 1, della Carta. Esse ritengono di beneficiare dei diritti procedurali previsti all'articolo 41, paragrafi 1 e 2, della Carta, posto che tali disposizioni vanno oltre i diritti conferiti dal regolamento n. 659/1999. Da un lato, l'articolo 41, paragrafo 2, lettera b), della Carta accorderebbe a ogni individuo un diritto di accesso al fascicolo «che lo riguarda», nella fattispecie il fascicolo di aiuto di Stato della Commissione relativo ai contratti conclusi tra le ricorrenti e la CCIPB. Dall'altro, il diritto di essere ascoltato, ai sensi dell'articolo 41, paragrafo 2, lettera a) della Carta imporrebbe che le ricorrenti siano in grado di far conoscere utilmente il loro punto di vista, il che implicherebbe l'accesso al fascicolo della Commissione e la previa notifica dei fatti e delle considerazioni su cui la Commissione intendeva basare la propria decisione definitiva.
- 51 La Commissione contesta tale argomentazione.

- 52 A tal riguardo, in primo luogo, si deve ricordare che l'articolo 41 della Carta prevede il diritto a una buona amministrazione. Ai sensi del paragrafo 1 di detto articolo ogni individuo ha diritto a che le questioni che lo riguardano siano trattate in modo imparziale, equo ed entro un termine ragionevole dalle istituzioni dell'Unione. Inoltre, in forza dell'articolo 41, paragrafo 2, della Carta, tale diritto comprende in particolare, in primis, il diritto di ogni individuo di essere ascoltato prima che nei suoi confronti venga adottato un provvedimento individuale che gli rechi pregiudizio e, in secundis, il diritto di ogni individuo di accedere al fascicolo che lo riguarda, nel rispetto dei legittimi interessi della riservatezza e del segreto professionale e commerciale.
- 53 Le spiegazioni relative alla Carta, pubblicate nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* del 14 dicembre 2007 (GU 2007, C 303, pag. 17), precisano che l'articolo 41 di quest'ultima è basato sull'esistenza dell'Unione in quanto comunità di diritto, le cui caratteristiche sono state sviluppate dalla giurisprudenza che ha riconosciuto la buona amministrazione come principio generale di diritto. Inoltre, ai sensi dell'articolo 52, paragrafo 7, della Carta, i giudici dell'Unione e degli Stati membri tengono nel debito conto tali spiegazioni.
- 54 Secondo la giurisprudenza, poi, spetta all'istituzione competente esaminare in modo accurato e imparziale tutti gli elementi rilevanti della fattispecie (sentenza del 21 novembre 1991, Technische Universität München, C-269/90, EU:C:1991:438, punto 14).
- 55 Inoltre, secondo una giurisprudenza consolidata, il rispetto dei diritti della difesa in qualsiasi procedimento promosso nei confronti di una persona e che possa sfociare in un atto per essa lesivo costituisce un principio fondamentale del diritto dell'Unione. Tale principio esige che la persona a carico della quale la Commissione ha avviato un procedimento amministrativo sia posta in grado, durante detto procedimento, di manifestare efficacemente il proprio punto di vista sulla realtà e sulla pertinenza dei fatti e delle circostanze addebitabili e sui documenti di cui si è servita la Commissione per suffragare le proprie asserzioni circa l'esistenza di una trasgressione del diritto comunitario (v. sentenza del 30 aprile 2014, Tisza Erőmű/Commissione, T-468/08, non pubblicata, EU:T:2014:235, punto 204 e la giurisprudenza ivi citata).
- 56 In secondo luogo, occorre ricordare che, secondo costante giurisprudenza, il procedimento di controllo degli aiuti di Stato di cui all'articolo 108 TFUE è un procedimento avviato unicamente nei confronti dello Stato membro responsabile della concessione dell'aiuto. Solo lo Stato membro interessato, in quanto destinatario della futura decisione della Commissione, si può avvalere, pertanto, di veri e propri diritti della difesa. Per contro, le imprese beneficiarie degli aiuti e i loro concorrenti sono considerati solo come parti interessate nel procedimento, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, TFUE. Nessuna disposizione riserva, tra le parti interessate, un ruolo particolare ai beneficiari dell'aiuto. Questi ultimi non possono far valere diritti di estensione pari a quella dei diritti della difesa in quanto tali e non possono validamente pretendere un dibattito in contraddittorio con la Commissione (v., in tal senso, sentenze del 24 settembre 2002, Falck e Acciaierie di Bolzano/Commissione, C-74/00 P e C-75/00 P, EU:C:2002:524, punti da 81 a 83, e del 12 maggio 2011, Région Nord-Pas-de-Calais e Communauté d'agglomération du Douaisis/Commissione, T-267/08 e T-279/08, EU:T:2011:209, punti 71 e 78).
- 57 Di conseguenza le parti interessate, a differenza dello Stato membro responsabile della concessione dell'aiuto, non hanno, nel procedimento di controllo degli aiuti di Stato, il diritto di consultare i documenti del fascicolo amministrativo della Commissione (sentenza del 29 giugno 2010, Commissione/Technische Glaswerke Ilmenau, C-139/07 P, EU:C:2010:376, punto 58).
- 58 Le parti interessate hanno essenzialmente il ruolo di fonti d'informazione per la Commissione nell'ambito del procedimento di controllo degli aiuti di Stato. Ne consegue che, lungi dal potersi avvalere dei diritti della difesa spettanti a coloro nei cui confronti è aperto un procedimento, gli interessati dispongono soltanto del diritto di essere associati al procedimento amministrativo in misura

adeguata, tenuto conto delle circostanze del caso di specie (v. sentenza del 12 maggio 2011, Région Nord-Pas-de-Calais e Communauté d'Agglomération du Douaisis/Commissione, T-267/08 e T-279/08, EU:T:2011:209, punto 74 e la giurisprudenza ivi citata).

- 59 È alla luce di tali principi che occorre esaminare il primo motivo delle ricorrenti.
- 60 A questo proposito, si deve rilevare che le ricorrenti sono parti interessate ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, per cui hanno il diritto a che l'indagine della Commissione relativa ai loro accordi con la CCIPB venga condotta in modo imparziale ed equo ai sensi dell'articolo 41, paragrafo 1, della Carta, tanto più che la constatazione di un aiuto di Stato in relazione ai loro accordi commerciali con l'aeroporto di Pau può comportare conseguenze finanziarie per loro in termini di recupero di importi ricevuti.
- 61 Tuttavia, non può essere accolta la tesi delle ricorrenti secondo cui l'articolo 41, paragrafo 2, della Carta riconosce loro il diritto di accesso al fascicolo amministrativo della Commissione in materia di aiuti di Stato e il diritto di essere ascoltate sugli elementi su cui la Commissione intende basare la propria decisione definitiva.
- 62 Se, infatti, il diritto a una buona amministrazione previsto dall'articolo 41, paragrafo 1, della Carta riflette l'obbligo di esaminare con cura e imparzialità tutti gli elementi della causa, l'articolo 41, paragrafo 2, della Carta elenca, dal suo canto, una serie di diritti che devono essere rispettati dall'amministrazione dell'Unione, compresi i diritti della difesa, che includono il diritto di essere ascoltati e il diritto di accedere al fascicolo.
- 63 Orbene, nel procedimento di controllo degli aiuti di Stato, le ricorrenti, in qualità di beneficiarie dell'aiuto, non si possono avvalere di veri e propri diritti della difesa.
- 64 È già stato dichiarato che lo scopo della Carta non era quello di modificare la natura del controllo degli aiuti di Stato istituito dal Trattato FUE, né quello di conferire a terzi diritti di controllo che l'articolo 108 TFUE non prevedeva (v., in tal senso, sentenze del 9 dicembre 2014, Netherlands Maritime Technology Association/Commissione, T-140/13, non pubblicata, EU:T:2014:1029, punto 60, e del 6 luglio 2017, SNCM/Commissione, T-1/15, non pubblicata, EU:T:2017:470, punto 86). L'argomento delle ricorrenti secondo cui la Carta verrebbe svuotata di significato se un diritto che essa prevede potesse essere escluso per il solo fatto che esso non è stato espressamente ripreso nel Trattato FUE, deve pertanto essere respinto.
- 65 A tale riguardo, la Corte ha dichiarato che se gli interessati nell'ambito di un procedimento di controllo degli aiuti di Stato fossero in grado di ottenere l'accesso ai documenti del fascicolo amministrativo della Commissione, il sistema di controllo degli aiuti di Stato sarebbe messo in discussione. Infatti, indipendentemente dal fondamento giuridico sul quale è accordato, l'accesso al fascicolo consente agli interessati di ottenere tutte le osservazioni e tutti i documenti presentati alla Commissione, ed eventualmente di prendere posizione su tali elementi nelle proprie osservazioni, e ciò può modificare la natura del procedimento di controllo degli aiuti di Stato (v., in tal senso, sentenza del 29 giugno 2010, Commissione/Technische Glaswerke Ilmenau, C-139/07 P, EU:C:2010:376, punti 58 e 59).
- 66 Analogamente, l'obbligo per la Commissione di comunicare in anticipo alle ricorrenti gli elementi sui quali essa intende fondare la propria decisione finale equivarrebbe ad instaurare un contraddittorio, come quello previsto in favore dello Stato membro responsabile della concessione dell'aiuto, mentre le ricorrenti, in qualità di beneficiari, svolgono essenzialmente un ruolo di fonti d'informazione nel corso del procedimento (sentenza del 15 novembre 2011, Commissione e Spagna/Government of Gibraltar e Regno Unito, C-106/09 P e C-107/09 P, EU:C:2011:732, punti 180 e 181).

- 67 Pertanto, dev'essere respinto l'argomento delle ricorrenti secondo cui gli articoli 107 e 108 TFUE non escludono l'esercizio di ulteriori diritti procedurali di accesso al fascicolo e di essere ascoltati, come richiesto a norma dell'articolo 41 della Carta.
- 68 Ne consegue che la Commissione, adottando la decisione impugnata senza aver accordato l'accesso al fascicolo e aver notificato in anticipo i fatti e le considerazioni sui quali essa intendeva fondare tale decisione, non ha violato né il principio di buona amministrazione di cui ai paragrafi 1 e 2 dell'articolo 41 della Carta, né i diritti della difesa delle ricorrenti, fatto salvo, tuttavia, il rispetto dei loro diritti procedurali in quanto parti interessate garantiti dall'articolo 108, paragrafo 2, TFUE.
- 69 Nessun altro argomento dedotto dalle ricorrenti è tale da rimettere in discussione tale conclusione.
- 70 In primo luogo, le ricorrenti non possono validamente invocare la sentenza del 12 luglio 1973, Commissione/Germania (70/72, EU:C:1973:87, punto 19), per quanto riguarda l'obiettivo della comunicazione richiesta dall'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, sostenendo che tale disposizione non esclude la concessione di ulteriori diritti di presentare le loro osservazioni nel corso del procedimento amministrativo. Al contrario, tale giurisprudenza attribuisce agli interessati essenzialmente il ruolo di fonti d'informazione. Parimenti, secondo la giurisprudenza, la Commissione non è tenuta, ai sensi del regime di cui agli articoli 107 e 108 TFUE di coinvolgere terzi nel procedimento amministrativo in modo ampio (sentenza del 22 ottobre 1996, Skibsværftsforeningen e a./Commissione, T-266/94, EU:T:1996:153, punto 258). Non si può dedurre da tale giurisprudenza, pertanto, che un'ampia partecipazione, come sostenuto dalle ricorrenti, sia coerente con il sistema generale della procedura di controllo degli aiuti di Stato istituito dall'articolo 108 TFUE.
- 71 In secondo luogo, le ricorrenti fanno valere che il rispetto del diritto di accesso al fascicolo e del diritto ad essere ascoltati previsto dall'articolo 41 della Carta contribuisce all'obiettivo dell'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, che consiste nella raccolta, da parte della Commissione, delle informazioni più pertinenti e dettagliate. Il rispetto dei diritti processuali delle parti interessate sarebbe particolarmente importante nei procedimenti di aiuti in cui lo Stato membro responsabile dell'aiuto e il beneficiario hanno spesso interessi contrastanti, il che sarebbe dimostrato, nella specie, dall'esistenza di un conflitto di interessi per la Repubblica francese, in quanto azionista importante della Air France, che era il principale utente dell'aeroporto di Pau e dalla partecipazione minima, e addirittura pregiudizievole, della Repubblica francese all'indagine della Commissione.
- 72 A tal proposito, occorre ricordare che, secondo la giurisprudenza, le parti interessate non possono avvalersi di veri diritti della difesa paragonabili a quelli dello Stato membro anche se detto Stato che ha concesso gli aiuti di Stato e le parti di cui trattasi, quali beneficiarie degli stessi, possono avere interessi divergenti nell'ambito di un siffatto procedimento (v., in tal senso, sentenze del 15 dicembre 2009, EDF/Commissione, T-156/04, EU:T:2009:505, punto 104, e del 16 marzo 2016, Frucona Košice/Commissione, T-103/14, EU:T:2016:152, punto 54).
- 73 Il fatto che lo Stato membro interessato non difenda l'interesse del beneficiario dell'aiuto non può essere idoneo a modificare il ruolo di quest'ultimo nell'ambito del procedimento amministrativo né la natura della sua partecipazione a detto procedimento, al punto di conferirgli, per quanto riguarda i diritti della difesa, garanzie comparabili a quelle di tale Stato membro (sentenza del 16 marzo 2016, Frucona Košice/Commissione, T-103/14, EU:T:2016:152, punto 77).
- 74 In terzo luogo, nei limiti in cui le ricorrenti mettono in discussione la validità del regolamento n. 659/1999, in quanto contrario alla Carta, occorre in ogni caso respingere tale argomento, in quanto esso è parimenti basato sull'erronea premessa che la Carta accorda ai beneficiari di aiuti di Stato il diritto di accesso al fascicolo della Commissione in materia di aiuti di Stato e il diritto di essere informati in anticipo dei fatti e delle considerazioni principali su cui la Commissione intende basare la propria decisione definitiva.

- 75 Per le stesse ragioni, e contrariamente a quanto sostenuto dalle ricorrenti, il fatto che esse siano potute venire a conoscenza solo degli elementi pertinenti contenuti nelle decisioni di avvio e di estensione non può costituire, di per sé, una violazione dei loro diritti.
- 76 In quarto luogo, quanto all'argomento delle ricorrenti secondo cui la sentenza del 9 dicembre 2014, *Netherlands Maritime Technology Association/Commissione* (T-140/13, non pubblicata, EU:T:2014:1029), è irrilevante poiché la ricorrente in tale causa era un denunciante, è sufficiente ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, ai beneficiari non viene riservato alcun ruolo particolare nell'ambito del controllo degli aiuti di Stato (v. punto 56 supra). Analogamente, anche se la sentenza del 29 giugno 2010, *Commissione/Technische Glaswerke Ilmenau* (C-139/07 P, EU:C:2010:376), riguarda un procedimento in materia di aiuti di Stato conclusosi prima che la Carta diventasse parte integrante del diritto primario dell'Unione, tale sentenza rimane pertinente in quanto evidenzia il fatto che la concessione ai beneficiari di aiuti del diritto di accesso al fascicolo della Commissione metterebbe in discussione il sistema di controllo degli aiuti di Stato.
- 77 In quinto luogo, nei limiti in cui dalle considerazioni che precedono risulta che la Commissione non ha violato né l'articolo 41 della Carta, né i diritti della difesa delle ricorrenti, non occorre esaminare la tesi di queste ultime secondo cui l'esito del procedimento avrebbe potuto essere diverso se la Commissione avesse accordato l'accesso al fascicolo e le avesse informate delle considerazioni e degli elementi sui quali essa intendeva fondare la propria decisione finale.
- 78 Ne consegue che gli argomenti delle ricorrenti menzionati ai punti da 70 a 77 supra devono essere respinti.
- 79 Tuttavia, nei limiti in cui, nell'ambito del presente motivo viene fatta valere la violazione dei diritti della difesa, occorre esaminare anche il diritto di cui dispongono gli interessati, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, di essere associati al procedimento amministrativo in una misura adeguata tenuto conto delle circostanze del caso di specie (v. la giurisprudenza citata al punto 58 supra).
- 80 A tal riguardo, occorre rammentare che, secondo costante giurisprudenza, la Commissione ha l'obbligo, nell'ambito della fase di esame prevista all'articolo 108, paragrafo 2, TFUE, di intimare agli interessati di presentare le loro osservazioni (v. sentenza dell'8 maggio 2008, *Ferriere Nord/Commissione*, C-49/05 P, EU:C:2008:259, punto 68 e la giurisprudenza ivi citata). Per quanto riguarda tale obbligo, la Corte ha giudicato che la pubblicazione di un bando sulla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* costituiva un mezzo adeguato per far conoscere a tutti gli interessati l'avvio di un procedimento (sentenza del 14 novembre 1984, causa 323/82, *Intermills/Commissione*, EU:C:1984:345, punto 17), pur precisando che tale comunicazione era esclusivamente intesa ad ottenere, da parte degli interessati, ogni informazione destinata a illuminare la Commissione nella sua futura azione (v. sentenza del 16 marzo 2016, *Frucona Košice/Commissione*, T-103/14, EU:T:2016:152, punto 56 e la giurisprudenza ivi citata).
- 81 Inoltre, secondo la giurisprudenza, quando la Commissione decide di avviare il procedimento d'indagine formale, questa decisione può limitarsi a ricapitolare gli elementi pertinenti di fatto e di diritto, a includere una valutazione provvisoria della misura statale di cui trattasi relativa al carattere di aiuto della stessa e ad esporre i dubbi attinenti alla sua compatibilità con il mercato comune (sentenza del 23 ottobre 2002, *Diputación Foral de Guipúzcoa e a./Commissione*, T-269/99, T-271/99 e T-272/99, EU:T:2002:258, punto 104).
- 82 La decisione di avvio del procedimento d'indagine formale deve, pertanto, mettere le parti interessate in condizione di partecipare in modo efficace a detto procedimento d'indagine formale nel corso del quale esse avranno la possibilità di far valere i loro argomenti. A tal fine, è sufficiente che le parti conoscano l'iter logico che ha portato la Commissione a ritenere provvisoriamente che la misura

controversa potesse costituire un aiuto nuovo, incompatibile con il mercato comune (sentenza del 30 aprile 2002, *Gouvernement of Gibraltar/Commissione*, T-195/01 e T-207/01, EU:T:2002:111, punto 138).

- 83 Nel caso di specie, è pacifico che, in seguito alla pubblicazione delle lettere che informavano la Repubblica francese delle decisioni di avvio e di estensione, corredate da una sintesi di tali decisioni con l'invito a tutte le parti interessate a presentare le loro osservazioni, la Commissione ha ricevuto le osservazioni delle ricorrenti. Con lettera del 31 agosto 2011, la Ryanair ha presentato osservazioni sulla decisione di avvio. Con lettere separate del 30 aprile 2012, poi, le ricorrenti hanno entrambe depositato osservazioni sulla decisione di estensione. Inoltre, durante il procedimento d'indagine formale, hanno depositato diversi documenti supplementari.
- 84 Orbene, nelle decisioni di avvio e di estensione, la Commissione ha indicato in maniera sufficientemente chiara i motivi sulla base dei quali aveva concluso provvisoriamente che i contratti esaminati conferivano alle ricorrenti un aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, e che tale aiuto era incompatibile con il mercato interno.
- 85 Infatti nella decisione di apertura, la Commissione ha effettuato una descrizione degli accordi del 2005 e una valutazione provvisoria degli aiuti potenziali rientranti in tali accordi alla luce dei criteri costitutivi di un aiuto di Stato enunciati all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, per esaminare in conclusione la loro compatibilità alla luce del mercato interno.
- 86 Inoltre, nella decisione di estensione, innanzitutto, la Commissione ha presentato informazioni generali concernenti l'aeroporto di Pau e ha descritto i contratti conclusi tra la CCIPB e le ricorrenti tra il 2003 e il 2008. Essa ha poi effettuato una valutazione provvisoria degli aiuti potenziali accordati alle ricorrenti alla luce dei criteri costitutivi dell'aiuto di Stato, compreso il criterio dell'investitore privato operante in una economia di mercato per esaminare in conclusione la loro compatibilità alla luce del mercato interno. In particolare, per quanto riguarda l'applicazione del criterio dell'investitore privato, la Commissione ha considerato che, sulla base delle informazioni di cui essa disponeva, i due tipi di contratto, vale a dire i contratti di servizi aeroportuali e i contratti di marketing, dovevano essere esaminati congiuntamente.
- 87 Quanto alla censura delle ricorrenti secondo cui esse non hanno avuto accesso alla relazione del consulente del 30 marzo 2011, occorre constatare che la Commissione, in maniera sufficientemente precisa, ha riassunto nella decisione di estensione i dubbi espressi in tale relazione quanto all'interesse per l'aeroporto di Pau di acquistare i servizi di marketing di cui trattasi proposti dalle ricorrenti. Inoltre, non emerge dalla decisione impugnata che la Commissione ha invocato tale relazione per la valutazione delle misure di cui trattasi, in quanto tale valutazione era fondata sulla tesi contenuta nella decisione.
- 88 Inoltre, è pacifico che, a seguito delle lettere del 24 febbraio e del 13 marzo 2014, nonché della pubblicazione dell'avviso del 15 aprile 2014 nella Gazzetta ufficiale, la Ryanair ha presentato segnatamente con lettera del 2 maggio 2014 osservazioni sulle soluzioni indicate negli orientamenti del 2014 per l'applicazione del criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato, vale a dire l'analisi comparativa e l'analisi di redditività incrementale.
- 89 Per quanto riguarda unicamente il loro diritto di essere associati al procedimento amministrativo in misura adeguata, le ricorrenti non hanno fornito alcun elemento che consenta di dimostrare che esse non avevano una conoscenza sufficiente della tesi provvisoriamente seguita e, pertanto, che esse non erano state in grado di presentare utilmente le loro osservazioni in proposito.

[*omissis*]

B. Sul secondo motivo, relativo alla mancanza di imputabilità delle misure di cui trattasi alla Repubblica francese

- 92 Le ricorrenti sostengono che la Commissione ha erroneamente attribuito alla Repubblica francese la conclusione, mediante la CCIPB, di contratti di servizi aeroportuali e di contratti di marketing. Da un lato, la Commissione sarebbe incorsa in errore nel concludere che la CCIPB era un'autorità pubblica le cui decisioni erano automaticamente imputabili allo Stato e non tenendo conto del suo ruolo di impresa. Dall'altro, la motivazione della decisione impugnata per quanto riguarda la natura della CCIPB sarebbe contraddittoria.

1. Sulla prima censura, relativa alla natura della CCIPB

- 93 Le ricorrenti riconoscono che le decisioni di un'autorità pubblica sono sempre imputabili allo Stato membro interessato, ma affermano che le decisioni delle imprese pubbliche non possono, come dichiarato nella sentenza del 16 maggio 2002, Francia/Commissione (C-482/99, EU:C:2002:294), essere considerate imputabili a tale Stato membro in presenza di taluni elementi di prova da cui risulti che quest'ultimo ha esercitato un controllo sulla decisione di cui trattasi. Nel caso di specie, la Commissione avrebbe commesso un errore nel ritenere che la CCIPB dovesse essere considerata un'autorità pubblica, le cui decisioni sono tutte necessariamente imputabili alla Repubblica francese, mentre le CCI sarebbero enti ibridi che assolvono una funzione statutaria e reale sia di rappresentanza delle imprese sia di imprese a pieno titolo. La Commissione avrebbe ritenuto che le attività commerciali della CCIPB fossero solo accessorie alla luce dell'esercizio di compiti di interesse generale senza fornire alcuna prova che tali compiti hanno la priorità su tali attività. Orbene, le attività commerciali delle CCI sarebbero in genere predominanti, spesso disciplinate dal diritto privato e assoggettate alla competenza dei giudici in materia civile e commerciale. Anche se l'attività commerciale della CCIPB dovesse essere considerata secondaria, si tratterebbe nondimeno dell'attività di gestione dell'aeroporto di Pau, in cui la CCIPB svolge un ruolo chiaramente economico, per cui avrebbe dovuto essere considerata un'impresa. La Commissione avrebbe pertanto erroneamente qualificato la CCIPB come autorità pubblica, e non avrebbe motivato adeguatamente la sua conclusione secondo cui la CCIPB era unicamente, o quantomeno prevalentemente, un ente pubblico e non un'impresa. A causa di tale mancanza di motivazione, le ricorrenti non sarebbero state in grado di verificare se il rifiuto della Commissione di applicare gli indicatori della sentenza del 16 maggio 2002, Francia/Commissione (C-482/99, EU:C:2002:294) fosse giustificato.
- 94 La Commissione contesta tale tesi.
- 95 In limine, si deve rammentare che l'articolo 107, paragrafo 1, TFUE dichiara incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.
- 96 A tal proposito, per poter essere qualificati come aiuti ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, determinati vantaggi devono, da un lato, essere concessi direttamente o indirettamente mediante risorse statali e, dall'altro, essere imputabili allo Stato (v. sentenza del 15 luglio 2004, Pearle e a., C-345/02, EU:C:2004:448, punto 35 e la giurisprudenza ivi citata).
- 97 Va sottolineato, inoltre, che un intervento dello Stato o mediante risorse statali non deve essere necessariamente una misura adottata dal potere centrale dello Stato interessato. Essa può parimenti provenire da un'autorità infrastatale. Secondo una giurisprudenza costante, una misura adottata non dal potere centrale, ma da un ente territoriale, può costituire un aiuto qualora ricorrano i presupposti di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE (sentenze del 14 ottobre 1987, Germania/Commissione, 248/84, EU:C:1987:437, punto 17, e del 6 settembre 2006, Portogallo/Commissione, C-88/03, EU:C:2006:511, punto 55). In altri termini, le misure adottate da enti infrastatali (decentrati, federali,

regionali o altri) degli Stati membri, quali che siano il loro status giuridico e la loro designazione, rientrano, allo stesso titolo delle misure adottate dal potere federale o centrale dello Stato, nell'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, qualora siano soddisfatte le condizioni previste da tale disposizione (v. sentenza del 12 maggio 2011, Région Nord-Pas-de-Calais e Communauté d'agglomération du Douaisis/Commissione, T-267/08 e T-279/08, EU:T:2011:209, punti 108 e 110 e la giurisprudenza ivi citata).

- 98 Nel caso di specie, occorre rilevare, in limine, che è pacifico che l'aeroporto di Pau era di proprietà della Repubblica francese fino al 1° gennaio 2007 e di un gruppo di enti locali, il sindacato misto, successivamente a tale data. La gestione dell'aeroporto è assicurata dalla CCIPB, e in particolare da un servizio specializzato all'interno della CCIPB.
- 99 Inoltre, risulta dalla decisione impugnata che i principi di base della normativa francese sulle CCI sono rimasti invariati durante il periodo in esame. Pertanto, esse sono enti pubblici istituiti dalla legge, amministrati da dirigenti eletti e posti sotto la tutela dello Stato. Inoltre, il Code de commerce (codice di commercio) francese qualifica le CCI come enti intermedi dello Stato in quanto il loro obiettivo primario è quello di svolgere i compiti di interesse generale attribuiti loro dalla legge, consistenti principalmente nel rappresentare gli interessi dell'industria, del commercio e dei servizi nei confronti dei poteri pubblici, sostenere le imprese locali e il potenziamento della capacità di attrazione e della pianificazione dei territori. Nella decisione impugnata viene anche spiegato che le attività industriali e commerciali delle CCI, quali la gestione di attrezzature aeroportuali, sono accessorie all'esercizio dei loro compiti di interesse generale e sono concepiti per concorrere alla realizzazione dei medesimi. Inoltre, la normativa nazionale prevede modalità di finanziamento specifiche per le CCI. A tale proposito, le loro risorse sono costituite da entrate fiscali, da sovvenzioni, oppure provengono da attività di formazione e di gestione delle infrastrutture dei trasporti, ciò che corrobora il fatto che le loro attività industriali e commerciali sono accessorie all'esercizio dei loro compiti di interesse generale (punti da 265 a 270 della decisione impugnata).
- 100 In relazione alla CCIPB cui la gestione dell'aeroporto di Pau è stata affidata, la decisione impugnata ha fatto riferimento alle dichiarazioni delle autorità francesi che, secondo la CCIPB, un'attività commerciale quale la gestione dell'aeroporto di Pau non era esercitata in una prospettiva di redditività, ma al fine di contribuire ai compiti di interesse generale che le erano stati affidati, vale a dire lo sviluppo dell'attività economica e della capacità di attrazione del territorio (punti da 271 a 273 della decisione impugnata).
- 101 In tale contesto, è vero che la Commissione ha potuto ritenere, in conformità della giurisprudenza citata al punto 97 supra, sulla base di tutti questi elementi di fatto, che le CCI, come la CCIPB dovessero essere considerate enti pubblici le cui decisioni, come quelle dell'amministrazione centrale dello Stato o degli enti territoriali, erano necessariamente imputabili allo Stato (punto 274 della decisione impugnata).
- 102 Tale conclusione non è inficiata dagli argomenti delle ricorrenti, vertenti sulla natura ibrida delle CCI, nonché sul carattere economico dell'attività di gestione aeroportuale della CCIPB. Da un lato, è vero che quest'ultima, all'interno della sua organizzazione, assicura la gestione dell'aeroporto di Pau e ha deciso di concludere accordi commerciali con le ricorrenti per quanto riguarda la gestione dei collegamenti aerei. Se si deve dunque considerare, a tale riguardo, la CCIPB come avente attività economiche (sentenza del 24 marzo 2011, Freistaat Sachsen e Land Sachsen-Anhalt/Commissione, T-443/08 e T-455/08, EU:T:2011:117, punto 93), è tuttavia pacifico che la gestione dell'aeroporto di Pau è stata integrata nelle strutture della CCIPB, che la Commissione ha considerato una pubblica autorità sulla base di un insieme di elementi di prova. Orbene, nulla impedisce che un'attività economica sia svolta da un organismo dello Stato (v., in tal senso, sentenza del 23 aprile 1991, Höfner e Elser, C-41/90, EU:C:1991:161, punto 21), a prescindere peraltro dalla posizione di tale organismo nell'organizzazione dello Stato, indipendentemente se esso faccia parte dell'amministrazione centrale o se sia un'unità decentralizzata, come la CCIPB.

- 103 Dall'altro lato, dal momento che gli accordi in questione erano stati conclusi dalla CCIPB, che è un organismo statale, non era necessario, per la Commissione stabilire l'imputabilità allo Stato per quanto riguarda i termini della sentenza del 16 maggio 2002, Francia/Commissione (C-482/99, EU:C:2002:294). Infatti, tale giurisprudenza è stata fondata dalla Corte sulla constatazione, figurante al punto 52 di tale sentenza, che un'impresa pubblica poteva agire con maggiore o minore indipendenza, a seconda del grado di autonomia ad essa concesso dallo Stato, e che pertanto l'esercizio effettivo del controllo statale in un caso particolare non può essere automaticamente dato per scontato. Orbene, la situazione della CCIPB è diversa in quanto tale entità, pur esercitando un'attività economica e concludendo i contratti in questione, è un organismo dello Stato, alla luce degli elementi di cui ai punti 99 e 100 supra.
- 104 Inoltre, tali elementi su cui si è basata la Commissione per concludere che la CCIPB è un organismo dello Stato, vale a dire il suo status di ente pubblico, i suoi compiti di interesse generale e il suo assoggettamento alla tutela statale, corrispondono a taluni indizi che la giurisprudenza ha individuato come pertinenti per imputare le misure adottate da un'impresa pubblica allo Stato (v., in tal senso, sentenze del 16 maggio 2002, Francia/Commissione, C-482/99, EU:C:2002:294, punto 56, e del 27 febbraio 2013, Nitrogénművek Vegyipari/Commissione, T-387/11, non pubblicata, EU:T:2013:98, punti da 63 a 65).
- 105 Infine, la Commissione ha rilevato, anche se a fini di completezza, nella decisione impugnata, che non era necessario operare una distinzione tra la CCIPB e il servizio specifico della CCIPB che esercitava l'attività economica di gestione dell'aeroporto di Pau, in quanto tale servizio non ha personalità giuridica propria, distinta da quella della CCIPB, e costituisce solo una parte dei servizi interni della CCIPB priva di autonomia decisionale, tranne che per la gestione quotidiana dell'aeroporto di Pau. Pertanto, la Commissione ha ritenuto che i vari contratti di servizi aeroportuali e di marketing fossero stati sottoscritti dal presidente della CCIPB, previa autorizzazione dell'assemblea generale della CCIPB. Parimenti, le autorità francesi non hanno sostenuto che la conclusione degli accordi con le ricorrenti doveva essere imputata unicamente a tale servizio (punto 280 della decisione impugnata).
- 106 In tali circostanze, la Commissione ha potuto legittimamente considerare che le misure adottate dalla CCIPB, compresa la conclusione dei contratti in questione, erano imputabili allo Stato.
- 107 Nessun altro argomento della ricorrente è idoneo a capovolgere tale conclusione.
- 108 In primo luogo, infatti, per quanto riguarda l'argomento delle ricorrenti secondo cui la Commissione non ha precisato le ragioni per cui aveva dato la priorità ai compiti di diritto pubblico della CCIPB alla luce delle sue attività commerciali e predominanti, si deve rilevare che, come risulta dalla decisione impugnata (punti da 26 a 210), la Commissione ha fondato la constatazione del ruolo primordiale delle missioni d'interesse generale delle CCI e della natura accessoria della loro attività commerciale sia sul quadro legislativo relativo alle CCI sia sulle dichiarazioni delle autorità francesi. Orbene, le ricorrenti non hanno prodotto alcun elemento idoneo a rimettere in discussione tale analisi.
- 109 In secondo luogo, per quanto riguarda l'argomento delle ricorrenti secondo cui le CCI sono assoggettate al diritto privato e alla competenza dei giudici civili e commerciali, si deve sottolineare che, pur ammettendo che tale constatazione, purché sia corretta, può costituire un elemento pertinente per rifiutare alla CCIPB la qualificazione come autorità pubblica, essa costituisce solo un elemento tra gli altri nella valutazione della natura dell'entità interessata che non può, di per sé, rimettere in discussione la qualificazione di autorità pubblica sulla base di tutti gli altri elementi considerati nella decisione impugnata (v. punti 99 e 100 supra).
- 110 In terzo luogo, per quanto riguarda l'argomento delle ricorrenti secondo cui la Commissione aveva concluso, in un altro passaggio della decisione impugnata, che la CCIPB aveva agito come gestore aeroportuale e non come autorità pubblica nell'ambito del suo compito di sviluppo economico locale

(punto 328 della decisione impugnata), occorre rilevare che tale passaggio, che concerne l'applicazione del criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato, si inserisce nel ragionamento della Commissione secondo cui, nell'ambito di un primo approccio che essa ha adottato, il comportamento della CCIPB in quanto gestore dell'aeroporto doveva essere confrontato con quello di un ipotetico gestore aeroportuale privato (punti 315 e 320 della decisione impugnata). Tuttavia, secondo la Commissione, non occorre adottare il secondo approccio, vale a dire quello secondo cui la CCIPB aveva agito come un soggetto pubblico avente un compito di interesse generale, nella fattispecie lo sviluppo economico della regione di Pau (punti 316 e 320 della decisione impugnata). Non si potrebbe dedurre da detto passaggio che, adottando il primo approccio, la Commissione ha ammesso che la CCIPB non era un'autorità pubblica (v. punti da 314 a 331 della decisione impugnata). Infatti, secondo una costante giurisprudenza, occorre, nell'ambito dell'applicazione del criterio dell'investitore privato, confrontare il comportamento di un'autorità pubblica che agisce nella sua qualità di operatore economico con quello di un operatore privato (v., in tal senso, sentenze del 5 giugno 2012, Commissione/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, punti 78, 81, 92 e 103, e del 16 marzo 2016, Frucona Košice/Commissione, T-103/14, EU:T:2016:152, punti 95, 115 e 118).

111 In quarto luogo, occorre respingere l'argomento delle ricorrenti vertente sulla mancanza di motivazione, secondo cui esse non sarebbero state in grado di verificare se il rifiuto della Commissione di applicare gli indizi delle sentenze del 16 maggio 2002, Francia/Commissione (C-482/99, EU:C:2002:294) fosse giustificato. Infatti, la Commissione ha spiegato, ai punti da 269 a 276 della decisione impugnata, in modo sufficientemente chiaro le ragioni per cui la situazione delle CCI, che combinano i compiti di interesse generale e l'esercizio di attività economiche, era diversa da quella di imprese pubbliche in relazione alle quali la Corte aveva pronunciato la sentenza sopramenzionata.

112 Alla luce di quanto precede, occorre respingere la prima parte del secondo motivo.

2. Sulla seconda censura, vertente su una motivazione contraddittoria della decisione impugnata

113 Le ricorrenti deducono una seconda censura, vertente sul fatto che la decisione impugnata non è sufficientemente motivata, in quanto contiene una contraddizione per quanto riguarda la natura della CCIPB. La Commissione avrebbe infatti considerato che la CCIPB faceva parte della pubblica amministrazione e che, nel contempo, ai fini della medesima attività, era un'impresa beneficiaria di aiuti di Stato (punti 487 e 488 e articolo 2 della decisione impugnata). Di conseguenza, la Commissione avrebbe parimenti commesso un errore di diritto. La medesima entità non potrebbe contemporaneamente far parte dell'amministrazione pubblica ed essere un'impresa beneficiaria di un aiuto per una medesima attività, in quanto tali due qualificazioni si escludono reciprocamente.

114 A tale riguardo, le ricorrenti riconoscono che una medesima entità può concedere e ricevere un aiuto di Stato, ma espongono che, in entrambi i casi, tale entità deve essere considerata un'impresa. La valutazione dell'imputabilità allo Stato della decisione di concessione dell'aiuto dovrebbe quindi essere effettuata sulla base degli elementi menzionati nella sentenza del 16 maggio 2002, Francia/Commissione (C-482/99, EU:C:2002:294). Avendo omesso di qualificare la CCIPB o come impresa o come altra entità, la decisione impugnata non consentirebbe alle ricorrenti di determinare quale criterio di imputazione allo Stato si applichi alla CCIPB, vale a dire gli indizi menzionati nella sentenza del 16 maggio 2002, Francia/Commissione (C-482/99, EU:C:2002:294), o il semplice fatto di appartenere alla pubblica amministrazione. La decisione impugnata sarebbe pertanto inficiata da un vizio nella motivazione della qualificazione della CCIPB.

115 La Commissione contesta tale tesi.

- 116 A tale proposito, in primo luogo, occorre rilevare che, nell'ambito dell'esame delle misure concesse alla CCIPB in quanto ente di gestione dell'aeroporto di Pau, la Commissione ha constatato che la CCIPB garantiva lo sfruttamento commerciale delle infrastrutture e attrezzature aeroportuali e che le sovvenzioni all'investimento concesse nel 2004 e nel 2009 costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE (punti 488 e 531 della decisione impugnata).
- 117 Inoltre, si deve rilevare che, nel contesto del controllo degli aiuti concessi alle ricorrenti, la Commissione si è basata su una serie di fattori, come lo status di un ente pubblico istituito per legge, lo svolgimento di compiti di interesse generale, il carattere accessorio delle attività economiche e la tutela dello Stato, per dedurre che la CCIPB faceva parte della pubblica amministrazione e che costituiva un'autorità pubblica, il cui comportamento era imputabile allo Stato (punti da 269 a 276 della decisione impugnata). Orbene, la conclusione degli accordi commerciali con le ricorrenti faceva parte di tale comportamento.
- 118 È pertanto evidente che la Commissione ha ritenuto che la CCIPB, attraverso la sua attività economica, fosse la beneficiaria degli aiuti di Stato, nella fattispecie di sovvenzioni all'investimento, ma che essa fosse anche un'entità che, considerata come un ente pubblico, aveva acconsentito alla concessione di un aiuto in favore delle ricorrenti, nel caso di specie mediante la conclusione degli accordi commerciali in questione.
- 119 Cionondimeno, poiché gli aiuti di Stato di cui trattasi sono distinti, ed hanno peraltro costituito oggetto di un esame separato nella decisione impugnata, non può considerarsi, come asserito dalle ricorrenti, che le qualifiche di beneficiario dell'aiuto e di entità considerata un'autorità pubblica siano, nella specie, incompatibili. Infatti, un ente pubblico può essere beneficiario di un aiuto di Stato, qualora si tratti di un'impresa attiva sul mercato. Tuttavia, nulla esclude che l'ente pubblico che, essendo stato investito di compiti di interesse generale sotto la tutela dello Stato e che esercita, in tale contesto, un'attività economica, possa non solo essere considerato un'autorità pubblica, ma anche, nel contesto di una misura distinta, soggetto che ha accordato un aiuto a imprese quali le ricorrenti (v., in tal senso, sentenza del 24 marzo 2011, Freistaat Sachsen e Land Sachsen-Anhalt/Commissione, T-443/08 e T-455/08, EU:T:2011:117, punti 143 e 145).
- 120 A tal riguardo, occorre ricordare che nulla impedisce che l'esercizio di un'attività economica sia integrato nell'ambito di organizzazioni della pubblica amministrazione (sentenza del 23 aprile 1991, Höfner e Elser, C-41/90, EU:C:1991:161, punto 21). Parimenti, la circostanza che un'entità eserciti contemporaneamente attività economiche e attività che non lo sono, non impedisce di qualificarla come impresa ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato per quanto riguarda queste prime attività (v., in tal senso, sentenza del 24 ottobre 2002, Aéroports de Paris/Commissione, C-82/01 P, EU:C:2002:617, punto 74).
- 121 Inoltre, l'inclusione di un'entità, come il gestore di un aeroporto, nella pubblica amministrazione non osta a che tale entità possa beneficiare di un aiuto di Stato. Infatti, occorre ricordare che l'esistenza o meno di una personalità giuridica distinta da quella dello Stato, attribuita dal diritto nazionale ad un organismo che esercita attività economiche, è influente sull'esistenza di relazioni finanziarie tra lo Stato e tale organismo, e quindi sulla possibilità per tale organismo di fruire di un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE (v., in tal senso, sentenza del 24 marzo 2011, Freistaat Sachsen e Land Sachsen-Anhalt/Commissione, T-443/08 e T-455/08, EU:T:2011:117, punti 128 e 129 e la giurisprudenza ivi citata).
- 122 Ne consegue che, contrariamente a quanto sostengono le ricorrenti, la decisione impugnata non è viziata né da una contraddizione né da un errore di diritto o da un difetto di motivazione in quanto qualifica la CCIPB contemporaneamente come beneficiaria degli aiuti e autorità pubblica.
- 123 Di conseguenza, la seconda parte del secondo motivo deve essere respinta.

124 Alla luce delle considerazioni sin qui svolte, il secondo motivo deve essere integralmente respinto.

C. Sul terzo motivo, vertente sull'erronea applicazione del criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato

125 Con il loro terzo motivo, le ricorrenti sostengono che la Commissione non ha correttamente applicato il criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato e ha violato pertanto l'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

126 Tale motivo è suddiviso in due parti. In primo luogo, la Commissione avrebbe erroneamente rifiutato di svolgere un'analisi comparativa, mentre una simile analisi le avrebbe permesso di concludere che non vi sono stati aiuti. La decisione impugnata sarebbe inoltre inficiata da vizi di motivazione su tale punto. In secondo luogo, essa avrebbe commesso errori manifesti di valutazione nella sua analisi della redditività incrementale e non l'avrebbe sufficientemente motivata.

127 La Commissione respinge tale argomento.

128 Prima di esaminare le due parti del presente motivo, occorre ricordare, in via preliminare, che, secondo una giurisprudenza costante della Corte, la nozione di aiuto di Stato, quale definita nel Trattato FUE, ha carattere giuridico e deve essere interpretata sulla base di elementi obiettivi. Per tale ragione, il giudice dell'Unione deve esercitare, in linea di principio e tenuto conto sia degli elementi concreti della causa sottopostagli che del carattere tecnico o complesso delle valutazioni effettuate dalla Commissione, un controllo completo per quanto riguarda la questione se una misura rientri nell'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE (v. sentenza del 30 novembre 2016, Commissione/Francia e Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, punto 87 e la giurisprudenza ivi citata).

129 La Corte ha tuttavia affermato che, quando le valutazioni operate dalla Commissione presentavano carattere tecnico o complesso, il controllo giurisdizionale sulla questione se una misura rientrasse nell'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE era limitato (sentenza del 30 novembre 2016, Commissione/Francia e Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, punto 88).

130 A tale riguardo, quando la Commissione, al fine di verificare se una misura rientri nell'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, deve applicare il criterio dell'investitore privato avveduto in un'economia di mercato, l'uso di tale criterio implica, in generale, da parte della Commissione una valutazione economica complessa (sentenza del 30 novembre 2016, Commissione/Francia e Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, punto 89).

131 Tuttavia, pur non spettando al Tribunale sostituire la propria valutazione economica a quella della Commissione, da una giurisprudenza ormai costante della Corte emerge che il giudice dell'Unione deve, in particolare, non soltanto verificare l'esattezza materiale degli elementi di prova invocati, la loro affidabilità e la loro coerenza, ma anche controllare se tali elementi costituiscano l'insieme dei dati rilevanti che devono essere presi in considerazione per la valutazione di una situazione complessa e se essi siano idonei a corroborare le conclusioni che ne sono tratte (v., in tal senso, sentenza del 30 novembre 2016, Commissione/Francia e Orange, C-486/15 P, EU:C:2016:912, punto, punto 91 e la giurisprudenza ivi citata).

1. Sulla prima parte, vertente su errori di valutazione e vizi di motivazione commessi dalla Commissione in quanto ha rifiutato di condurre un'analisi comparativa per quanto riguarda i contratti di servizi aeroportuali e i contratti di marketing

[omissis]

a) Sul rigetto dell'analisi comparativa come metodo di applicazione del criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato

- 138 Le ricorrenti sostengono che la Commissione non ha tenuto conto del fatto che l'analisi comparativa era il principale metodo di valutazione ai fini dell'applicazione del criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato per stabilire se l'accordo avesse conferito un vantaggio alla parte privata, posto che questo metodo è coerente, d'altronde, con il principio della certezza del diritto. Fondandosi sulla sentenza del 3 luglio 2003, Chronopost e a./Ufex e a. (C-83/01 P, C-93/01 P e C-94/01 P, EU:C:2003:388, punti 38 e 39), esse sostengono che, in quanto principio generale del diritto dell'Unione, la Commissione poteva basarsi su un'analisi della redditività incrementale solo qualora un'analisi comparativa, e segnatamente nell'ambito di un confronto con un investitore privato, non fosse stato possibile.
- 139 A tal riguardo, emerge da una giurisprudenza costante che le condizioni che devono ricorrere affinché una misura possa ricadere nella nozione di «aiuto» ai sensi dell'articolo 107 TFUE non sono soddisfatte qualora l'impresa beneficiaria poteva ottenere lo stesso vantaggio rispetto a quello procurato per mezzo di risorse statali e in circostanze corrispondenti alle normali condizioni del mercato (sentenze del 5 giugno 2012, Commissione/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, punto 78, e del 24 gennaio 2013, Frucona Košice/Commissione, C-73/11 P, EU:C:2013:32, punto 70). Questa valutazione si effettua, in linea di principio, applicando il criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato (v., in tal senso e per analogia, sentenza del 24 gennaio 2013, Frucona Košice/Commissione, C-73/11 P, EU:C:2013:32, punto 71).
- 140 Al fine di stabilire se una misura statale costituisca un aiuto di Stato, occorre valutare se, in circostanze analoghe, un investitore operante in un'economia di mercato, di dimensioni paragonabili a quelle degli enti che gestiscono il settore pubblico, avrebbe potuto essere indotto a concludere i contratti di cui trattasi (v., in tal senso e per analogia, sentenze del 21 marzo 1990, Belgio/Commissione, C-142/87, EU:C:1990:125, punto 29, e del 3 luglio 2014, Spagna e a./Commissione, T-319/12 e T-321/12, non pubblicata, EU:T:2014:604, punti 40 e 42).
- 141 Tuttavia, stabilire se un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe realizzato un accordo come quello in questione non può necessariamente implicare per la Commissione l'obbligo di utilizzare il metodo dell'analisi comparativa. Infatti, tale metodo costituisce solo uno tra vari strumenti analitici per determinare se l'impresa beneficiaria riceva un vantaggio economico che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato (v., in tal senso e per analogia, sentenze del 6 marzo 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale e Land Nordrhein-Westfalen/Commissione, T-228/99 e T-233/99, EU:T:2003:57, punti 250 e 254, e del 3 luglio 2014, Spagna e a./Commissione, T-319/12 e T-321/12, non pubblicata, EU:T:2014:604, punti 43 e 44).
- 142 Infatti, la scelta dello strumento adeguato spetta alla Commissione nell'ambito del suo obbligo di effettuare un'analisi completa di tutti gli elementi rilevanti dell'operazione controversa e del suo contesto, compresa la situazione dell'impresa beneficiaria e del mercato considerato, per verificare se l'impresa beneficiaria abbia percepito un vantaggio economico che non avrebbe avuto in condizioni normali di mercato (v., in tal senso e per analogia, sentenze del 6 marzo 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale e Land Nordrhein-Westfalen/Commissione, T-228/99 e T-233/99, EU:T:2003:57, punti 251 e 258, e del 3 luglio 2014, Spagna e a./Commissione, T-319/12 e T-321/12, non pubblicata, EU:T:2014:604, punto 45).
- 143 Nel caso di specie, senza che sia necessario esaminare, in questa fase, la fondatezza dei motivi dedotti dalla Commissione per discostarsi nel caso di specie dall'analisi comparativa, occorre considerare che essa non ha quindi errato nell'esaminare in dettaglio, ai punti da 359 a 372 della decisione impugnata, qual era il metodo di valutazione più appropriato per cui optare ai fini dell'applicazione dell'investitore operante in un'economia di mercato. Pertanto, dubitando che fosse possibile definire un parametro di riferimento adeguato ai fini della fissazione di un prezzo di mercato fedele per i servizi aeroportuali e

tenendo conto delle differenze dei costi e degli introiti tra gli aeroporti, della debole comparabilità delle operazioni effettuate tra aeroporti e le compagnie aeree, della difficoltà di trovare un campione di aeroporti e di operazioni comparabili e della prestazione di servizi a un prezzo che porta a una perdita incrementale, la Commissione ha optato per il metodo dell'analisi di redditività incrementale e si è discostata dall'analisi comparativa.

- 144 Tale impostazione della Commissione non è inficiata dalla giurisprudenza invocata dalle ricorrenti, vale a dire la sentenza del 3 luglio 2003, *Chronopost e a./Ufex e a.* (C-83/01 P, C-93/01 P e C-94/01 P, EU:C:2003:388, punti 38 e 39) secondo cui, in mancanza di qualsiasi possibilità di paragonare la situazione di un'impresa pubblica con quella di un'impresa privata che non opera in un settore riservato, le condizioni normali di mercato, che sono necessariamente ipotetiche, devono valutarsi con riferimento agli elementi obiettivi e verificabili che sono disponibili, quali i costi sopportati dall'impresa pubblica. Infatti, tale giurisprudenza deve essere letta nel contesto delle circostanze della causa che ha dato luogo a detta sentenza, vale a dire l'impossibilità di applicare un'analisi comparativa e, di conseguenza, la mancanza di scelta tra una siffatta analisi e altri metodi. Pertanto, nella sentenza summenzionata, contrariamente a quanto le ricorrenti sostanzialmente sostengono, la Corte non si è pronunciata sull'esistenza di una gerarchia dei criteri di analisi comparativa e altri metodi, ma si è limitata a constatare l'impossibilità di ricorrere ad un'analisi comparativa nel caso di specie.
- 145 Ne consegue che l'argomento delle ricorrenti relativo all'esistenza di un principio generale del diritto dell'Unione asseritamente menzionato nella sentenza del 3 luglio 2003, *Chronopost e a./Ufex e a.* (C-83/01 P, C-93/01 P e C-94/01 P, EU:C:2003:388), che stabilisce una gerarchia tra l'analisi comparativa e altri metodi, non può essere accolto.
- 146 Analogamente, le ricorrenti non possono utilmente invocare il fatto che le sentenze del 6 marzo 2003, *Westdeutsche Landesbank Girozentrale e Land Nordrhein-Westfalen/Commissione* (T-228/99 e T-233/99, EU:T:2003:57), e del 3 luglio 2014, *Spagna e a./Commissione* (T-319/12 e T-321/12, non pubblicata, EU:T:2014:604), riguardavano lo strumento analitico del rendimento medio nel settore, dato che in tali sentenze il Tribunale ha dichiarato che l'utilizzo del rendimento medio del settore costituiva solo uno dei vari strumenti analitici nell'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 2, TFUE.
- 147 Le ricorrenti non possono nemmeno validamente invocare la giurisprudenza secondo cui il fatto che l'operazione controversa sia ragionevole per l'autorità pubblica non esonera la Commissione dal verificare se la misura di cui trattasi abbia conferito all'impresa beneficiaria un vantaggio economico che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato (sentenze del 6 marzo 2003, *Westdeutsche Landesbank Girozentrale e Land Nordrhein-Westfalen/Commissione*, T-228/99 e T-233/99, EU:T:2003:57, punto 315, e del 13 settembre 2010, *Grecia e a./Commissione*, T-415/05, T-416/05 e T-423/05, EU:T:2010:386, punto 213). Infatti, l'analisi di redditività incrementale è specificamente intesa ad accertare se, con la conclusione dell'accordo, l'autorità pubblica che agisce come un investitore operante in un'economia di mercato che si trovi, nella misura del possibile, nella stessa situazione, abbia fatto ottenere all'altra parte dell'accordo un vantaggio economico che essa non avrebbe potuto ottenere in condizioni normali di mercato.
- 148 Infine, per quanto riguarda l'argomento delle ricorrenti secondo cui la conclusione di un contratto che non è redditizio per l'aeroporto pubblico in ragione della propria inefficienza non accorda un vantaggio alla compagnia aerea alla luce delle normali condizioni di mercato, si deve ricordare che, secondo la giurisprudenza (v. punto 140 *supra* e punto 181 *infra*), l'applicazione del criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato non mira a imporre requisiti minimi di efficienza nella gestione di una determinata attività, ma a determinare se, in circostanze analoghe, un investitore privato avrebbe potuto essere indotto alla misura di cui trattasi. A tal proposito, è necessario prendere in considerazione la struttura dei costi e degli introiti dell'ente pubblico il cui comportamento viene paragonato a quello di un investitore operante in un'economia di mercato. Pertanto, l'argomento delle ricorrenti dev'essere respinto.

149 Ne consegue che l'argomento delle ricorrenti secondo cui la Commissione doveva effettuare un'analisi comparativa dell'applicazione del criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato deve essere respinto.

b) Sui motivi fatti valere dalla Commissione nella decisione impugnata per discostarsi, nel caso di specie, dall'analisi comparativa

150 Le ricorrenti contestano i motivi specifici che la Commissione ha invocato ai punti da 360 a 369 della decisione impugnata per discostarsi, nel caso di specie, dall'analisi comparativa.

151 In particolare, esse deducono, in sostanza, cinque censure secondo cui tali motivi contengono errori di valutazione e vizi di motivazione.

1) Sulla prima censura, vertente sul fatto che la Commissione ha errato nel ritenere che la diversità degli aeroporti invalidasse l'analisi comparativa

152 Le ricorrenti fanno valere che la Commissione ha erroneamente affermato che la diversità delle situazioni negli aeroporti europei invalidava l'analisi comparativa.

153 In primo luogo, per quanto riguarda il motivo concernente la diversa struttura dei costi, degli introiti e di altre condizioni tra gli aeroporti (punto 362 della decisione impugnata), le ricorrenti sostengono che la Commissione non ha fornito alcuna informazione o alcun esempio per spiegare il livello e l'intensità di tali differenze. Orbene, spettava alla Commissione fornire argomenti specifici del caso per giustificare il rigetto dell'analisi comparativa che rappresenterebbe il principale metodo di valutazione ai fini dell'applicazione del criterio dell'investitore privato.

154 A tale riguardo, è sufficiente rilevare che la Commissione ha constatato, al punto 362 della decisione impugnata, che la struttura dei costi e degli introiti tende a variare notevolmente da un aeroporto all'altro e, a sostegno di tale affermazione, ha elencato una serie di indicatori del divario dei costi e degli introiti. Inoltre, le ricorrenti non hanno dedotto alcun argomento concreto che permetta di concludere che l'esposizione di tali indicatori è viziata da un errore manifesto di valutazione.

155 In secondo luogo, per quanto riguarda il motivo concernente la scarsa paragonabilità delle operazioni tra aeroporti e compagnie aeree (punto 363 della decisione impugnata), le ricorrenti fanno valere che la Commissione ha erroneamente affermato che i diritti aeroportuali in genere non erano paragonabili tra gli aeroporti.

156 A tale riguardo, occorre constatare che le ricorrenti fanno una lettura errata della decisione impugnata quando rilevano che la Commissione ha ritenuto che i diritti aeroportuali tra gli aeroporti non fossero paragonabili. Infatti, la Commissione ha spiegato, al punto 363 della decisione impugnata, che, come dimostrato dal caso di specie, i rapporti commerciali tra aeroporti e compagnie aeree non si basavano necessariamente su listini pubblici a fronte di singole prestazioni, ma presentavano una grande varietà e quindi non erano paragonabili in base ad un prezzo per rotazione o per passeggero. Del resto, dal fascicolo emerge che gli accordi tra l'aeroporto di Pau e le ricorrenti andavano ben al di là di una mera applicazione di tariffe generali in vigore nell'aeroporto in materia di diritti aeroportuali e consistevano nella conclusione di contratti di servizi aeroportuali e di contratti di marketing.

157 Analogamente, l'argomento delle ricorrenti secondo cui la Commissione ha commesso un errore al punto 363 della decisione impugnata nel sostenere che i listini pubblici non rappresentavano necessariamente gli accordi commerciali conclusi tra gli aeroporti e le compagnie aeree non può essere accolto.

- 158 Infatti, contrariamente a quanto sostengono le ricorrenti, il livello di diritti negoziati individualmente tra gli aeroporti e talune compagnie aeree, inferiore ai prezzi pubblici, non è di per sé sufficiente per ritenere che un'analisi comparativa sulla base dei listini sia un approccio pertinente. A tal riguardo, va rilevato che la Commissione ha ritenuto, al punto 366 della decisione impugnata, che le operazioni in questione comprendessero vari prezzi, vale a dire i diritti aeroportuali, il prezzo dei servizi di assistenza a terra e il prezzo dei servizi di marketing, ciò che le ricorrenti non contestano. Orbene, come risulta dal punto 367 della decisione impugnata, tali operazioni non possono essere utilmente comparate limitandosi ai diritti dei listini pubblici, omettendo segnatamente, pertanto, la presa in considerazione della remunerazione dei servizi di marketing.
- 159 Inoltre, per quanto riguarda l'argomento delle ricorrenti secondo cui la Commissione non poteva invocare la liberalizzazione del settore del trasporto aereo in Europa per giustificare il rigetto dell'analisi comparativa, senza fornire elementi di prova a sostegno di tale tesi, occorre sottolineare che la Commissione ha menzionato, al punto 363 della decisione impugnata, la liberalizzazione per spiegare l'eterogeneità delle pratiche commerciali tra gli aeroporti rendendo più complessa qualsiasi analisi puramente comparativa. Contrariamente a quanto le ricorrenti sostengono, la decisione impugnata non mira ad escludere l'analisi comparativa per determinare se un investitore operante in un'economia di mercato abbia realizzato un accordo determinato nei settori liberalizzati, o addirittura in tutti i settori.
- 160 In terzo luogo, per quanto riguarda l'argomento delle ricorrenti secondo cui il rigetto dell'analisi comparativa degli aeroporti sarebbe in contraddizione con l'approccio della Commissione in altri settori, occorre ricordare che la nozione di aiuto di Stato ha natura giuridica e deve essere interpretata unicamente sulla base dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, e non su quella di una prassi amministrativa anteriore della Commissione, ammesso che sia dimostrata (v. sentenza del 3 luglio 2014, Spagna e a./Commissione, T-319/12 e T-321/12, non pubblicata, EU:T:2014:604, punto 46 e la giurisprudenza ivi citata).
- 161 Inoltre, il semplice fatto che la Commissione non abbia utilizzato i dati raccolti mediante le sue richieste di informazioni concernenti il confronto tra gli aeroporti non rimette in discussione la credibilità della decisione impugnata. Infatti, come osserva la Commissione, non può esserle contestato di non aver tenuto conto di dati che essa, in ultima analisi, non aveva considerato rilevanti per l'approccio adottato. Orbene, essa ha rilevato al punto 365 della decisione impugnata che nessun terzo interessato le aveva proposto un campione di aeroporti che fossero sufficientemente paragonabili all'aeroporto di Pau alla luce di una serie di parametri specifici.
- 162 Di conseguenza, alla luce di tutte le considerazioni che precedono, si deve constatare che l'argomento delle ricorrenti secondo cui la Commissione ha commesso un errore nel ritenere che la diversità delle situazioni aeroportuali invalidasse, nella presente controversia, l'«analisi comparativa della Ryanair» deve essere respinto.

2) Sulla seconda censura, vertente sull'erroneo riferimento ai contratti di marketing conclusi con l'AMS

- 163 In via preliminare, occorre rilevare che le ricorrenti invocano una relazione preparata dal loro consulente economico che esse hanno presentato alla Commissione nel corso del procedimento amministrativo (in prosieguo: lo «studio del 31 agosto 2011»). In tale studio vengono individuati, innanzitutto, sulla base di una metodologia definita in precedenza, tre aeroporti di raffronto. Nel medesimo viene, poi, operato un confronto tra le tasse versate dalla Ryanair all'aeroporto di Pau e le tasse che essa paga a detti aeroporti. Infine, nello studio si conclude che il livello delle tasse pagate dalla Ryanair all'aeroporto di Pau è significativamente più elevato rispetto a quello delle tasse pagate a tali aeroporti di raffronto, sia sulla base di un prezzo per rotazione sia su quella di un prezzo per passeggero. Secondo tale studio, questi risultati suggeriscono che le tasse versate dalla Ryanair all'aeroporto di Pau erano di livello conforme alle tasse che le sarebbero state proposte in circostanze

analoghe da un investitore privato in economia di mercato titolare di un aeroporto. Inoltre, lo studio del 31 agosto 2011 indica che l'analisi effettuata non prende in considerazione gli accordi di marketing, vale a dire i contratti di marketing conclusi tra l'aeroporto di Pau e l'AMS.

- ¹⁶⁴ Le ricorrenti sostengono che la Commissione ha erroneamente respinto lo studio del 31 agosto 2011 in quanto inutile in ragione del fatto che esso si limitava ai pagamenti effettuati dal contratto di servizi aeroportuali senza tenere conto dei pagamenti derivanti dai contratti di marketing. Secondo le ricorrenti, il prezzo dei servizi di marketing riflette un valore di mercato indipendente, come dimostrato da numerosi studi economici prodotti nel corso del procedimento amministrativo, e tale prezzo compensa pienamente questo valore, comportando un risultato netto nullo. Il fatto che i contratti di servizi aeroportuali e i contratti di marketing siano stati sottoscritti nella stessa data e da società appartenenti allo stesso gruppo non consentirebbe alla Commissione di trattare i pagamenti per i contratti di marketing come uno sconto sui diritti aeroportuali previsti dai contratti di servizi aeroportuali.
- ¹⁶⁵ A tal proposito, occorre ricordare che, quando la Commissione verifica se un'operazione specifica contenga elementi di aiuto di Stato, essa è tenuta a prendere in considerazione il contesto in cui tale operazione si svolge (v., in tal senso, sentenza del 13 dicembre 2011, *Konsum Nord/Commissione*, T-244/08, non pubblicata, EU:T:2011:732, punto 57). Infatti, l'esame di un'operazione al di fuori del suo contesto potrebbe portare a risultati puramente formali che non corrispondono alla realtà economica (sentenza dell'8 gennaio 2015, *Club Hotel Loutraki e a./Commissione*, T-58/13, non pubblicata, EU:T:2015:1, punto 91 e la giurisprudenza ivi citata).
- ¹⁶⁶ Nel contesto dell'applicazione del criterio dell'investitore privato è necessario esaminare l'operazione commerciale nel suo insieme allo scopo di verificare se l'ente statale si sia comportato come un investitore razionale in un'economia di mercato. Infatti, la Commissione ha l'obbligo di tenere conto, nella valutazione delle misure contestate, di tutti gli elementi pertinenti e del loro contesto (v. sentenza del 17 dicembre 2008, *Ryanair/Commissione*, T-196/04, EU:T:2008:585, punto 59 e giurisprudenza ivi citata).
- ¹⁶⁷ Nel caso di specie, nella decisione impugnata, la Commissione ha dichiarato che ogni contratto di marketing costituiva un tutt'uno con il contratto di servizi aeroportuali alla base e che, di conseguenza, occorre, per ciascun contratto di marketing, esaminare tale contratto e il contratto di servizi aeroportuali come una sola e unica misura (punti da 286 a 313 della decisione impugnata). Per giungere a tale conclusione, essa ha segnatamente rilevato, ai punti 289 e 290 della decisione impugnata, che tutti i contratti di marketing e i relativi contratti di servizi aeroportuali erano stati stipulati quasi simultaneamente dalle medesime parti, costituendo un'unica entità economica. Inoltre, ai punti da 291 a 313 della decisione impugnata, la Commissione ha menzionato altri elementi da cui emergevano collegamenti ulteriori e stretti tra i contratti di marketing e i contratti di servizi aeroportuali stipulati contestualmente. Pertanto, dopo un esame del contenuto dei vari contratti di marketing, la Commissione ha constatato, al punto 305 della decisione impugnata, che i servizi di marketing erano, sia per tipologia che per durata, strettamente legati ai servizi di trasporto aereo garantiti dalla Ryanair oggetto dei contratti di servizi aeroportuali. A tal proposito, essa ha osservato che nei contratti di marketing era precisato che essi scaturivano dall'impegno della Ryanair di effettuare i servizi di trasporto aereo in questione. Essa ha anche constatato che i servizi di marketing, lungi dall'essere pensati per aumentare in generale e indistintamente il numero di turisti e di uomini d'affari a Pau e nella sua regione, si rivolgevano specificatamente a quanti avrebbero potuto utilizzare i servizi di trasporto della Ryanair e avevano fundamentalmente l'obiettivo di promuovere questi servizi. Inoltre, la Commissione ha constatato, al punto 306 della decisione impugnata, che gli elementi di fatto sopra presentati evidenziavano che, in assenza dei collegamenti aerei in questione e quindi dei contratti di servizi aeroportuali che li riguardavano, i contratti di marketing non sarebbero stati stipulati. Infine, la Commissione ha dedotto dalle dichiarazioni delle autorità francesi che la sottoscrizione di tutti i contratti di servizi aeroportuali sembrava essere stata condizionata dalla sottoscrizione dei contratti di marketing (v. punti da 309 a 311 della decisione impugnata).

- 168 Orbene, le ricorrenti non sono in grado di rimettere in discussione tale analisi. La Commissione non si è fondata unicamente sul fatto che ogni contratto di marketing era stato stipulato quasi nello stesso giorno di un contratto di servizi aeroportuali da parte di soggetti appartenenti allo stesso gruppo di società. Essa non solo ha preso in considerazione tali fattori, ma anche altri elementi come i termini stessi dei contratti di marketing e il fatto che, in assenza dei collegamenti aerei in questione, i contratti di marketing non sarebbero stati stipulati. A questo proposito, va osservato che i contratti di marketing in questione indicavano esplicitamente che essi scaturivano dall'impegno della Ryanair di effettuare un collegamento aereo dall'aeroporto di Pau.
- 169 Inoltre, le ricorrenti non hanno prodotto elementi tali da invalidare la valutazione della Commissione secondo cui ogni contratto di marketing è strettamente legato a un contratto di servizi aeroportuali e di servizi di trasporto aereo che ne sono oggetto.
- 170 Ne consegue che la Commissione poteva ritenere, senza commettere errori, che fosse necessario analizzare, per ciascun contratto di marketing, tale contratto e il contratto di servizi aeroportuali stipulati contestualmente come un'unica misura.
- 171 Di conseguenza, la Commissione ha potuto ritenere, senza incorrere in errore, che le operazioni da analizzare fossero insieme complessi costituiti da un contratto di servizi aeroportuali e un contratto di marketing e che un'analisi comparativa dei soli diritti aeroportuali fatturati dalla CCIPB alle compagnie aeree interessate rispetto a quelli fatturati in altri aeroporti non fornivano indicazioni utili sul rispetto del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato (punto 367 della decisione impugnata). Infatti, lo studio del 31 agosto 2011 si limitava ad un confronto dei diritti aeroportuali, mentre la corretta applicazione del criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato implicava che, nel caso di specie, i contratti di servizi aeroportuali e i contratti di marketing fossero considerati come un'operazione unica.
- 172 L'argomento delle ricorrenti secondo cui il prezzo dei servizi di marketing compensava il valore di tali servizi deve essere respinto. Infatti, tale argomento è fondato sull'ipotesi errata che i servizi di marketing e i servizi aeroportuali erano distinti e autonomi (v. punti da 165 a 170 supra) e che, pertanto, il prezzo di acquisto dei servizi di marketing non può essere dedotto dai diritti aeroportuali provenienti dal collegamento aereo operato dalla Ryanair e oggetto del contratto di servizi aeroportuali stipulato contestualmente al contratto di marketing in questione.
- 173 Ne consegue che l'affermazione delle ricorrenti secondo cui il prezzo pagato per i servizi di marketing compensa pienamente il valore di tali servizi deve essere respinta.
- 174 Di conseguenza, si deve respingere l'argomento delle ricorrenti che si basa sull'erroneo riferimento ai contratti di marketing stipulati con l'AMS.

3) Sulla terza censura, vertente sul rigetto dell'analisi comparativa sulla base del motivo che i contratti esaminati darebbero luogo a costi incrementali superiori alle entrate incrementali

- 175 Le ricorrenti sostengono che la Commissione ha commesso un errore nel respingere l'analisi comparativa per il motivo che era prevedibile che i contratti esaminati generassero costi incrementali superiori alle entrate incrementali. L'approccio della Commissione implicherebbe la realizzazione di un'analisi della redditività incrementale nell'ambito dell'analisi comparativa e pertanto un'applicazione cumulativa di entrambe le analisi, il che sarebbe in contrasto con la giurisprudenza.
- 176 A tal proposito, certo, la Commissione ha considerato, nella decisione impugnata, che anche supponendo che possa essere dimostrato, in base a un'analisi comparativa valida, che i prezzi in questione nelle varie operazioni oggetto della presente valutazione erano equivalenti o superiori al prezzo di mercato determinato sulla base del campione di operazioni di raffronto, essa non potrebbe

tuttavia concludere che tali operazioni fossero conformi al prezzo di mercato se dovesse emergere che, al momento della loro conclusione, il gestore aeroportuale poteva aspettarsi che le medesime avrebbero dato luogo a costi incrementali superiori alle entrate incrementali. Secondo la Commissione un investitore operante in economia di mercato non ha interesse a offrire beni o servizi al prezzo di mercato se un tale comportamento determina una perdita incrementale (punto 368 della decisione impugnata).

177 Orbene, si deve rilevare che l'analisi comparativa è solo uno degli strumenti analitici ai fini dell'applicazione del criterio dell'investitore privato, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE e che l'uso di questo metodo di analisi non può dispensare la Commissione dal suo obbligo di effettuare un'analisi completa di tutti gli elementi pertinenti dell'operazione controversa e del suo contesto. La Commissione poteva dunque prendere in considerazione il fatto che un rendimento negativo era prevedibile nell'ambito di una data operazione (v., in tal senso, sentenza del 3 luglio 2014, Spagna e a./Commissione, T-319/12 e T-321/12, non pubblicata, EU:T:2014:604, punti 44 e 45).

178 Pertanto, la Commissione nella fattispecie non ha commesso alcun errore facendo riferimento ai rendimenti negativi dei contratti in questione quando ha esaminato l'adeguatezza dell'analisi comparativa.

[omissis]

c) Sulla censura vertente sulla circostanza che l'analisi comparativa dimostrerebbe che non vi è stata alcuna agevolazione attraverso contratti di marketing e contratti di servizi aeroportuali

228 Le ricorrenti sostengono, con riferimento alle relazioni economiche e ad altri elementi di prova figuranti nel fascicolo amministrativo, che l'analisi comparativa mostra che il contratto di marketing e il contratto di servizi aeroportuali non hanno conferito alcun vantaggio economico. Da un lato, risulterebbe da svariate relazioni economiche che il prezzo stabilito nel contratto di marketing è conforme al prezzo di mercato ottenuto dall'AMS da clienti privati o al prezzo di mercato pagato da clienti privati per servizi paragonabili forniti da altri prestatori di servizi. Dall'altro, lo studio del 31 agosto 2011, mostrerebbe che i diritti aeroportuali versati dalla Ryanair all'aeroporto di Pau erano di livello conforme a quello dei diritti che le sarebbero stati proposti in circostanze analoghe da un investitore privato in economia di mercato titolare di un aeroporto.

229 A tal riguardo, si deve rilevare che, come indica la Commissione, gli argomenti delle ricorrenti, che si fondano su dette relazioni economiche e sullo studio del 31 agosto 2011, sono inefficaci, in quanto si basano sulla premessa errata secondo cui i servizi di marketing e i servizi aeroportuali sono distinti e autonomi mentre, quanto agli accordi in questione, occorre analizzare, per ogni contratto di marketing, tale contratto e il relativo contratto di servizi aeroportuali come un'unica misura per determinare se essi costituissero un vantaggio (v. punti da 165 a 170 supra)

230 Per quanto riguarda i contratti di marketing, occorre ricordare che le relazioni economiche in questione non tengono conto del fatto che i servizi di marketing dell'AMS sono stati acquistati dall'aeroporto di Pau per promuovere la gestione delle linee aeree operate dalla Ryanair. Pertanto, due relazioni economiche confrontano i prezzi degli spazi pubblicitari e del marketing sul sito Internet della Ryanair con i prezzi praticati dalle altre compagnie aeree o da altri siti Internet di viaggio per la pubblicità su Internet. Analogamente, un'altra relazione economica mette a confronto i prezzi indicati nei listini dell'AMS con i listini di servizi pubblicitari su una vasta gamma di altri siti Internet di viaggi in Europa. Nelle relazioni non si sostiene in particolare che gli inserzionisti su altri siti Internet di viaggi sono paragonabili agli aeroporti che acquistano servizi di marketing collegati ai servizi di trasporto aereo di una compagnia aerea.

- 231 Inoltre, nelle relazioni economiche prodotte in questione che si fondano sull'ipotesi di servizi di marketing e di servizi aeroportuali distinti ed autonomi, non si cerca affatto di mettere in discussione l'analisi della Commissione secondo la quale i contratti di marketing sono indissolubilmente legati ai contratti di servizi aeroportuali e ai servizi di trasporto aereo che ne sono oggetto. Pertanto, le ricorrenti non possono utilmente avvalersi di dette relazioni economiche per confutare tale analisi.
- 232 Per quanto riguarda gli esempi di contratti di marketing mediante i quali taluni aeroporti privati hanno acquistato taluni servizi dell'AMS, è sufficiente constatare che i ricorrenti non hanno dimostrato che gli aeroporti privati si trovavano in una situazione paragonabile a quella dell'aeroporto di Pau quando hanno concluso tali contratti.
- 233 Per quanto riguarda i contratti di servizi aeroportuali, lo studio del 31 agosto 2011 si limita a confrontare i diritti aeroportuali applicati nell'aeroporto di Pau con i diritti aeroportuali applicati in aeroporti di raffronto senza considerare il contratto di marketing, sebbene i due tipi di contratto debbano essere considerati una misura unica.
- 234 Pertanto, le censure delle ricorrenti devono essere respinte.

[omissis]

2. Sulla seconda parte, vertente su errori di valutazione e su una motivazione insufficiente per quanto riguarda l'analisi della redditività incrementale

[omissis]

a) Sulla mancata assegnazione, da parte della Commissione, di un valore adeguato ai servizi di marketing dell'AMS nell'analisi della redditività incrementale

- 250 Le ricorrenti fanno valere che la Commissione ha attribuito l'intero costo dei contratti di marketing ai contratti di servizi aeroportuali, affermando che l'unico vantaggio che la CCIPB poteva aspettarsi dai contratti di marketing era l'aumento del traffico (nella fattispecie garantire un tasso di riempimento dei voli dell'85%) durante il periodo di funzionamento delle linee Ryanair, in quanto gli altri vantaggi erano troppo incerti per essere presi in considerazione nel calcolo della redditività dei contratti. La Commissione avrebbe quindi ripartito i costi totali dei servizi di marketing sulla durata dei contratti esaminati senza includere gli altri vantaggi dei servizi di marketing.
- 251 In particolare, in primo luogo, le ricorrenti sostengono che, in mancanza di prove di prezzo eccessivo, il valore adeguato di un servizio, compreso un servizio di marketing o pubblicitario, sarebbe il prezzo di mercato. Poiché la Commissione ha riportato gli importi versati dall'aeroporto di Pau all'AMS come costi nella sua analisi della redditività incrementale, il valore delle prestazioni di servizi forniti dall'AMS avrebbe dovuto essere ricompreso negli utili e quindi determinare un utile netto pari a zero.
- 252 In secondo luogo, le ricorrenti sostengono che i contratti di marketing non avevano lo scopo di assicurare un elevato tasso di riempimento sulle linee della Ryanair. L'aeroporto di Pau otterrebbe l'auspicato livello di traffico tramite contratti di servizi aeroportuali, mentre l'elevato tasso di riempimento dei collegamenti sarebbe garantito dalla Ryanair, grazie al suo marketing, segnatamente mediante annunci di prezzi modesti su linee selezionate per periodi di breve durata a intervalli frequenti. Un aeroporto non potrebbe svolgere tale attività per la Ryanair attraverso il marketing dell'AMS.
- 253 In terzo luogo, le ricorrenti sostengono che la Commissione ha erroneamente affermato che il sito Internet della Ryanair poteva essere utile solo per pubblicizzare le linee Ryanair e poteva proporre solo un marketing avente un effetto di breve durata, in quanto non era altrettanto efficace quanto un

insieme di altri siti Internet. Essa non avrebbe esaminato le prove fornite dalla Ryanair, che mostravano la grande popolarità del sito Internet di quest'ultima, ma ha semplicemente affermato che tale sito non era efficace rispetto ad altri siti Internet e che gli annunci pubblicitari televisivi e sui cartelloni raggiungerebbero un maggior numero di consumatori.

254 Di conseguenza, la Commissione avrebbe commesso un errore manifesto di valutazione e un vizio di motivazione non attribuendo un valore adeguato ai servizi di marketing dell'AMS.

255 La Commissione contesta gli argomenti dedotti dalle ricorrenti.

256 In via preliminare, si deve rilevare che, con gli argomenti dedotti a sostegno della presente censura, le ricorrenti mettono in discussione il modo in cui il valore dei servizi di marketing è stato integrato nell'analisi della redditività incrementale per quanto riguarda i contratti in questione.

257 A tal riguardo, si deve rilevare che la Commissione ha analizzato, nella decisione impugnata, i vantaggi che un investitore operante in un'economia di mercato, trovatosi al posto della CCIPB, avrebbe potuto aspettarsi dal contratto di marketing. In particolare, essa ha considerato che i servizi di marketing erano volti a stimolare l'utilizzo dei collegamenti aerei in questione. Essa ha aggiunto che di tale effetto non beneficiava solo la compagnia aerea, ma anche l'aeroporto di Pau, poiché un maggior numero di passeggeri poteva tradursi per il gestore dell'aeroporto in un incremento degli introiti aeroportuali e non aeroportuali. Essa ne ha dedotto che, nel valutare l'interesse a sottoscrivere i contratti esaminati, un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe potuto tener conto di questo effetto positivo (punti da 332 a 335 della decisione impugnata). Tuttavia, la Commissione ha respinto, in quanto troppo incerti, tutti i vantaggi del contratto di marketing che andavano oltre i collegamenti aerei oggetto dei contratti in questione e la loro durata (punti da 337 a 358 della decisione impugnata). La Commissione ha poi integrato, nell'ambito della sua analisi della redditività incrementale, tale possibile effetto benefico nel tasso di riempimento scelto per i collegamenti oggetto dei contratti (punto 401 della decisione impugnata). Tuttavia, essa ha incluso gli importi versati dalla CCIPB all'AMS per l'acquisto di prestazioni di marketing tra i costi da detrarre dalle entrate incrementali legate ai collegamenti aerei interessati (punti 416 e 429 della decisione impugnata).

258 Si deve constatare che l'argomento vertente su un'insufficienza di motivazione della decisione impugnata deve, pertanto, essere respinto. Il modo in cui la Commissione ha infatti preso in considerazione il valore dei servizi di marketing forniti dall'AMS nell'analisi della redditività incrementale risulta chiaramente dalla decisione impugnata.

259 Inoltre, la Commissione non ha commesso un errore manifesto di valutazione.

260 In primo luogo, infatti, per quanto riguarda l'argomento con cui le ricorrenti censurano l'analisi della Commissione circa l'utilità del sito Internet della Ryanair, che occorre esaminare prima degli altri argomenti, da un lato, occorre rilevare che, valutando il carattere duraturo degli effetti positivi del contratto di marketing che un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe previsto, la Commissione non ha contestato la popolarità del sito Internet della Ryanair, come risulta dalle prove fornite, in termini di numero di visite, dirette o per motore di ricerca, ma ha esaminato il suo impatto sul comportamento d'acquisto delle persone che lo avevano appena visitato. In particolare, la Commissione ha ritenuto inverosimile che il ricordo che i visitatori del sito Internet della Ryanair avevano conservato della promozione di Pau e della sua regione come meta di viaggio potesse perdurare, influenzando il loro acquisto di biglietti aerei, per più di qualche settimana (punto 341 della decisione impugnata).

261 Di conseguenza, l'argomento delle ricorrenti secondo cui la Commissione non ha esaminato gli elementi di prova che dimostrano la popolarità del sito Internet della Ryanair deve essere respinto. Infatti, come giustamente osservato dalla Commissione, la popolarità di detto sito Internet non consente di trarre conclusioni sulle ricadute a lungo termine, sul comportamento dei consumatori e

sul traffico verso l'aeroporto di Pau, di una visita sulla pagina di detto sito dedicata a Pau, tenuto conto della durata limitata di tale pubblicità e del fatto che essa era quasi esclusivamente limitata alla pagina del medesimo sito dedicata a Pau e non visibile sull'intero sito Internet.

- 262 Dall'altro lato, per valutare gli effetti sul comportamento dei consumatori, la Commissione ha constatato, al punto 341 della decisione impugnata, che era probabile che una campagna pubblicitaria avesse effetti durevoli quando le attività promozionali venivano realizzate mediante uno o più supporti pubblicitari ai quali i consumatori erano frequentemente esposti nel corso di un determinato periodo. Essa ha menzionato, ad esempio, una campagna pubblicitaria su reti televisive e canali radiofonici non specializzati, su una serie di siti Internet o su una serie di pannelli pubblicitari disposti all'esterno o all'interno di luoghi pubblici, poiché una campagna poteva produrre un simile effetto duraturo sui consumatori se questi avessero accesso a tali supporti in modo passivo e ripetuto. Al contrario, essa ha ritenuto che fosse poco probabile che un'azione promozionale limitata ad alcune pagine del solo sito della Ryanair producesse effetti significativi ben oltre la durata dell'operazione pubblicitaria. A suo giudizio, era improbabile che i visitatori del sito Internet della Ryanair avessero un ricordo della pubblicità visualizzata di Pau e della sua regione durevole e idoneo a influenzare il loro acquisto di biglietti aerei per più di qualche settimana. A questo proposito, essa ha ritenuto, al punto 342 della decisione impugnata, che era probabile che la visita del sito Internet di cui trattasi non fosse sufficientemente frequente per cercare di imprimere da sola nel consumatore un ricordo duraturo della promozione di una regione attraverso tale sito.
- 263 Ne consegue che, nel valutare gli effetti dei servizi di marketing, la Commissione si è basata principalmente sulla distinzione tra, da un lato, gli effetti di campagne cui i consumatori erano esposti frequentemente, addirittura in maniera passiva e ripetuta, e, dall'altro, quelli dell'azione promozionale sul sito Internet della Ryanair limitato a determinate pagine per un numero limitato di giorni su un periodo di cinque anni e quindi senza effetto duraturo oltre la durata della promozione.
- 264 Le ricorrenti sostengono che la posizione della Commissione non tiene conto della lunga durata delle visite sul sito Internet della Ryanair e non tiene in considerazione le opinioni degli esperti di marketing, che hanno dimostrato che le operazioni di marketing mirate concernenti un pubblico vincolato erano più efficaci e redditizie di quelle non mirate e passive concernenti il grande pubblico. Al riguardo esse si fondano su due relazioni economiche.
- 265 A tale riguardo, va osservato che la Commissione ha spiegato, e constatato, al punto 342 della decisione impugnata, che la promozione della regione di Pau sulla home page del sito Internet della Ryanair consisteva in un semplice link verso un sito scelto dalla CCIPB per periodi limitati, o addirittura molto brevi, in termini di numero di giorni, che non era affatto idoneo ad avere un impatto duraturo dopo la conclusione delle attività promozionali. In particolare, essa ha spiegato che le ricorrenti non avevano cercato di analizzare e quantificare gli effetti asseritamente spiegati dalle prestazioni previste per la commercializzazione a titolo dei contratti di marketing sul comportamento dei consumatori e sul loro impatto a lungo termine sul traffico dell'aeroporto di Pau.
- 266 Se i passaggi nelle relazioni economiche in questione spiegano in modo generale i benefici di una pubblicità mirata ad un pubblico vincolato, in particolare attraverso l'AMS, esse non permettono di trarre conclusioni adeguate in merito agli effetti reali a lungo termine di una siffatta pubblicità sul comportamento d'acquisto dei visitatori del sito Internet della Ryanair e sul traffico passeggeri sulle rotte coperte dai contratti in questione.
- 267 Di conseguenza, le ricorrenti non dimostrano che la Commissione è incorsa in un manifesto errore di valutazione considerando, ai punti 341 e 342 della decisione impugnata, che era improbabile che l'accesso alla promozione per la destinazione di Pau sul sito Internet della Ryanair abbia potuto incentivare i visitatori di detto sito Internet ad acquistare biglietti Ryanair per Pau al di là di poche settimane dopo tale accesso o che la promozione su tale sito Internet abbia potuto avere un effetto che oltrepassasse significativamente l'operazione di promozione.

- 268 Pertanto, si deve respingere l'argomento delle ricorrenti secondo cui la Commissione aveva erroneamente ritenuto che la promozione sul sito Internet della Ryanair avesse soltanto un effetto a breve termine non oltrepassante la durata degli accordi in questione o di collegamenti non contemplati da detti contratti.
- 269 Ne consegue, dunque, che le ricorrenti non hanno dimostrato che la Commissione ha commesso un errore manifesto di valutazione ritenendo, al punto 344 della decisione impugnata, che, anche ammettendo che i servizi di marketing avevano contribuito a stimolare l'utilizzo dei collegamenti aerei oggetto dei contratti di marketing durante il periodo di fornitura di questi servizi, era molto probabile che questo effetto sia stato nullo o trascurabile una volta trascorso il periodo oppure su altre linee.
- 270 Per le stesse ragioni occorre respingere l'argomento delle ricorrenti secondo cui la Commissione ha erroneamente omesso di esaminare se la pubblicità sul sito Internet della Ryanair avesse aumentato la visibilità generale dell'aeroporto di Pau in relazione a tutti i potenziali passeggeri della Ryanair nonché delle società specializzate nella vendita al dettaglio in aeroporto.
- 271 Di conseguenza, si deve respingere l'argomento delle ricorrenti secondo cui la Commissione ha erroneamente valutato l'effetto marketing del sito Internet della Ryanair.
- 272 In secondo luogo, per quanto riguarda l'argomento secondo cui, essendo il valore dei servizi di marketing pari al prezzo di mercato, quest'ultimo compensava il prezzo di acquisto di tali servizi come un costo nell'analisi della redditività incrementale, occorre sottolineare che tale argomento equivale a considerare che i servizi di marketing e i servizi aeroportuali sono servizi distinti e autonomi e che il valore dei servizi di marketing deve pertanto essere valutato indipendentemente dai collegamenti aerei operati dalla Ryanair e oggetto dei contratti di servizi aeroportuali che li riguardano.
- 273 Orbene, le ricorrenti non confutano validamente l'approccio contrario, adottato nella decisione impugnata, secondo cui il contratto di marketing e il contratto di servizi aeroportuali sono strettamente collegati, nel senso che i servizi di marketing sono pensati sostanzialmente per promuovere i collegamenti aerei (v. punti da 165 a 170 *supra* e punti 279 e 280 *infra*). Mediante tale approccio, la Commissione ha potuto correttamente considerare il prezzo di acquisto dei servizi un costo incrementale da dedurre dalle entrate incrementalmente derivanti dai collegamenti aerei in questione.
- 274 Inoltre, le ricorrenti non confutano validamente l'analisi della Commissione secondo cui un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe considerato vantaggi diversi rispetto a quelli derivanti dall'effetto positivo sull'utilizzo dei collegamenti aerei operati dalla Ryanair troppo incerti per essere quantificati (punti da 337 a 358 della decisione impugnata).
- 275 Infatti, la Commissione ha rilevato che, da un lato, anche se i servizi di marketing avevano contribuito a stimolare l'utilizzo dei collegamenti aerei oggetto dei contratti di marketing durante il periodo di fornitura di questi servizi, era molto probabile che questo effetto sia stato nullo o trascurabile una volta trascorso il periodo oppure su altre linee (punti da 339 a 342 e 344 della decisione impugnata). Orbene, le ricorrenti non sono riuscite a rimettere in discussione tale constatazione (v. punti da 260 a 268 *supra*).
- 276 Dall'altro lato, le ricorrenti non hanno fornito alcun elemento di prova per confutare l'analisi della Commissione secondo cui i due metodi proposti dalla Ryanair negli studi del 17 e del 31 gennaio 2014 nel corso del procedimento amministrativo per valutare i vantaggi dei contratti di marketing che vanno al di là dei collegamenti aerei in questione e la durata di funzionamento di tali collegamenti sono risultati molto incerti e inattendibili (punti da 345 a 357 della decisione impugnata).
- 277 In tali circostanze, le ricorrenti non dimostrano che la Commissione abbia commesso un errore manifesto di valutazione basando l'analisi della redditività incrementale sul presupposto che un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe tenuto conto del contratto di marketing solo

per l'effetto positivo sul numero di passeggeri che utilizzano il collegamento aereo operato dalla Ryanair e, pertanto, delle entrate incrementalmente supplementari legate al traffico di passeggeri su tale collegamento, prendendo in considerazione il prezzo di acquisto dei servizi di marketing da versare all'AMS come un costo incrementale per l'aeroporto di Pau da detrarre dalle entrate incrementalmente, e non come compensato dal valore dei servizi di marketing.

- 278 In terzo luogo, occorre respingere l'argomento delle ricorrenti secondo cui la Commissione ha commesso un errore nel ritenere che il contratto di marketing avesse lo scopo di assicurare un elevato tasso di riempimento sulle linee gestite dalla Ryanair.
- 279 A tal riguardo, si deve rilevare che la Commissione ha considerato, sulla base di vari fattori relativi ai contratti di marketing, quali descritti ai punti da 292 a 304 della decisione impugnata, che i servizi di marketing erano rivolti specificamente alle persone che potevano utilizzare i servizi di trasporto della Ryanair e avevano come principale obiettivo quello di promuovere questi servizi, e non in modo generalizzato e indistinto le presenze a Pau e nella sua regione da parte dei turisti e viaggiatori d'affari (punto 305 della decisione impugnata).
- 280 Occorre concordare con tale analisi, che si basa sulla constatazione che i servizi di marketing forniti ai gestori dell'aeroporto di Pau si rivolgevano a potenziali passeggeri della Ryanair che avrebbero utilizzato i collegamenti aerei operati da tale compagnia aerea da o verso l'aeroporto di Pau, anche se tali servizi promuovevano le attrazioni turistiche e gli incontri d'affari nella regione di Pau. Pertanto, tali prestazioni erano strettamente connesse ai collegamenti aerei operati dalla Ryanair.
- 281 Inoltre, la promozione dei collegamenti aerei della Ryanair attraverso servizi di marketing acquistati presso l'AMS non impediva alla Ryanair di assicurare essa stessa un elevato tasso di riempimento mediante la propria promozione.
- 282 In quarto luogo, le ricorrenti sostengono, nella replica, che la Commissione ha erroneamente omissso di includere i vantaggi dei servizi di marketing nella sua analisi della redditività incrementale per il motivo, menzionato al punto 379 della decisione impugnata, che un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe rifiutato di concludere un'operazione rientrante nel contratto di marketing e nel contratto di servizi aeroportuali se i costi incrementalmente sostenuti per tale operazione avessero superato le entrate incrementalmente in valore attualizzato, e ciò anche se il prezzo da pagare per tali servizi sul mercato fosse stato più basso o uguale al prezzo di mercato.
- 283 Secondo le ricorrenti, tale affermazione della Commissione non terrebbe conto della realtà economica. Da una parte, le società private investirebbero considerevoli somme in programmi per lo sviluppo del loro marchio, pur subendo perdite incrementalmente all'inizio o in fase di avviamento. Il fine non sarebbe quello di ottenere un immediato ritorno sull'investimento, bensì quello di ottenere benefici a lungo termine. Le ricorrenti si riferiscono alla prassi decisionale anteriore della Commissione che avrebbe tenuto conto, nell'analisi della redditività incrementale, degli obiettivi qualitativi e strategici degli aeroporti ulteriori rispetto ad una semplice analisi costi/benefici. Si è considerato che anche il marketing all'immagine dell'aeroporto contribuisse all'analisi della redditività incrementale. Inoltre, le ricorrenti fanno riferimento al punto 66 degli orientamenti del 2014, che prevede che, quando la Commissione procede alla valutazione degli accordi tra gli aeroporti e le compagnie aeree, essa prende parimenti in considerazione la misura in cui tali accordi si possano considerare parte di una strategia complessiva degli aeroporti che dovrebbe condurli alla redditività almeno nel lungo termine. D'altra parte, le perdite marginali, secondo la giurisprudenza, sarebbero compatibili con il criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato, in assenza di una migliore alternativa. Un prezzo di vendita negativo potrebbe essere compatibile con tale criterio, a meno che non vi siano altre opzioni, come un fallimento, e la perdita sia quindi inferiore per lo Stato che era il venditore. Orbene, la Commissione avrebbe erroneamente omissso di valutare le perdite che avrebbe comportato la chiusura dell'aeroporto.

- 284 A tal proposito, occorre innanzitutto sottolineare che, secondo la giurisprudenza, la qualificazione di una misura di aiuto di Stato non può dipendere da una valutazione soggettiva della Commissione e deve essere determinata indipendentemente da ogni prassi amministrativa anteriore di tale istituzione, ammesso che sia dimostrata (v. sentenza del 3 luglio 2014, Spagna e a./Commissione, T-319/12 e T-321/12, non pubblicata, EU:T:2014:604, punto 46 e la giurisprudenza ivi citata).
- 285 Ne consegue che non occorre esaminare se la prassi decisionale anteriore della Commissione invocata dalle ricorrenti sia dimostrata.
- 286 Per contro, occorre esaminare l'argomento delle ricorrenti alla luce del criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato, quale emerge dall'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.
- 287 Nel caso di specie, la Commissione ha constatato, al punto 379 della decisione impugnata, che un ipotetico investitore operante in un'economia di mercato guidato da prospettive di redditività non sarebbe disposto ad acquistare servizi di marketing se prevedesse che, nonostante l'effetto positivo di tali servizi sulla frequentazione dei collegamenti aerei interessati, i costi incrementali derivanti dai contratti supererebbero le entrate incrementali in valore attualizzato.
- 288 Orbene, senza che sia necessario pronunciarsi sulla questione se, alla luce dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, un investitore operante in un'economia di mercato che gestisce un aeroporto possa acquistare servizi di marketing subendo una perdita incrementale in valore attuale netto, si deve constatare che, in ogni caso, le ricorrenti non dimostrano che un siffatto investitore, trovatosi al posto della CCIPB, sarebbe stato disposto, nel caso di specie, ad agire in tal modo.
- 289 Nel caso di specie, le ricorrenti si limitano, con i loro argomenti, ad affermare in maniera generica che le società private spesso investono somme ingenti nello sviluppo dei loro marchi subendo perdite incrementali iniziali, senza avere un immediato ritorno sull'investimento, allo scopo tuttavia di ottenere profitti nel lungo termine. Esse non dimostrano che la Commissione abbia commesso un errore manifesto di valutazione nel considerare, ai punti da 345 a 357 della decisione impugnata, che i vantaggi dei contratti di marketing, ulteriori rispetto ai collegamenti aerei oggetto dei contratti e rispetto alla durata della gestione di tali collegamenti aerei, erano estremamente incerti e non quantificabili con un grado di affidabilità che sarebbe stato considerato sufficiente da un investitore operante in un'economia di mercato.
- 290 In particolare, le ricorrenti non hanno fornito alcun elemento di prova per confutare l'analisi della Commissione secondo cui i due metodi proposti dalla Ryanair negli studi del 17 e del 31 gennaio 2014 nel corso del procedimento amministrativo, per valutare i vantaggi dei contratti di marketing che vanno al di là dei collegamenti aerei in questione e della durata di funzionamento di tali ultimi, vale a dire gli introiti futuri provenienti segnatamente dalla notorietà e dall'immagine di marchio forte dovute alle prestazioni di marketing, davano risultati molto incerti e inattendibili (punti da 347 a 350 e 353 della decisione impugnata).
- 291 Ne consegue che le ricorrenti non dimostrano che un investitore operante in un'economia di mercato, trovatosi al posto dei gestori dell'aeroporto di Pau, avrebbe considerato che i servizi di marketing acquistati presso l'AMS costituissero un investimento idoneo a generare profitti nel lungo termine.
- 292 Infine, per quanto riguarda l'argomento delle ricorrenti relativo all'opzione più economica, si deve rilevare che, nella decisione impugnata, la Commissione ha constatato, senza incorrere in errore, che un investitore operante in un'economia di mercato, posto nella situazione del gestore dell'aeroporto di Pau, si sarebbe aspettato che i contratti in questione non fossero efficaci sotto il profilo dei costi. Di conseguenza, come afferma giustamente la Commissione, la rinuncia alla sottoscrizione dei contratti in questione risultava essere un'alternativa migliore per un investitore siffatto, dato che tali contratti avevano una redditività incrementale negativa e che la loro conclusione quindi avrebbe indotto un deterioramento della situazione finanziaria di detto aeroporto.

- 293 Pertanto, anche supponendo che la chiusura dell'aeroporto di Pau abbia determinato una perdita più importante per il suo proprietario che la perdita incrementale attesa dall'attuazione di tale combinazione dei contratti di cui trattasi, un investitore operante in un'economia di mercato guidato da prospettive di redditività, che agisce in qualità di gestore di detto aeroporto, avrebbe piuttosto preferito, nel caso specifico, rinunciare a concludere tali contratti.
- 294 Ne consegue che l'argomento delle ricorrenti dev'essere respinto.
- 295 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, si deve concludere che, senza commettere un errore manifesto di valutazione, la Commissione ha potuto prendere in considerazione, nell'analisi della redditività incrementale, solo gli introiti generati dai collegamenti aerei oggetto dei contratti esaminati nel corso della durata prevista di tali contratti, anche se essa ha ripreso i costi connessi al contratto di marketing, i quali si riteneva fossero generati nel loro insieme nel corso di tale periodo.
- 296 Ne consegue che tutti gli argomenti delle ricorrenti secondo cui la Commissione non ha attribuito un valore adeguato ai servizi di marketing dell'AMS devono essere respinti.
- 297 Infine, le ricorrenti sostengono, nella replica, che l'affermazione della Commissione, contenuta nel controricorso, che un investitore operante in un'economia di mercato non sarebbe disposto a pagare il suo cliente, per un periodo fino a otto anni, aspettando di recuperare il denaro speso nel corso degli anni successivi, è infondato.
- 298 A tale proposito, le ricorrenti sostengono, da un lato, che gli aeroporti sono grandi progetti infrastrutturali a lungo termine il cui orizzonte di investimento copre vari decenni e, dall'altro, secondo la letteratura economica e finanziaria, la redditività di un investimento non dovrebbe necessariamente essere limitata al valore attuale netto dei flussi finanziari futuri generati dall'investimento, ma potrebbe anche comprendere il valore delle opzioni strategiche. Un investitore operante in un'economia di mercato potrebbe realizzare un investimento deficitario nel breve periodo, anche con un valore attuale netto nullo o negativo, se avesse un valore strategico e fornisse all'impresa la possibilità di effettuare investimenti più redditizi nel lungo termine che compenserebbero le perdite iniziali. Pertanto, un programma pubblicitario deficitario potrebbe costituire un investimento strategico in quanto svilupperebbe il valore del marchio, aumentando in tal modo la redditività dell'impresa nel lungo termine.
- 299 A tale riguardo, da una parte la Commissione, senza commettere un errore manifesto di valutazione, era legittimata a concludere che un investitore operante in un'economia di mercato nella situazione del gestore dell'aeroporto di Pau non avrebbe contato su un rinnovo dei contratti in questione e non avrebbe di conseguenza accettato di subire perdite per la durata prevista dei contratti per il motivo che esso ne otterrebbe la compensazione mediante profitti futuri (v. punti da 365 a 380 supra).
- 300 D'altra parte, si deve rilevare che, come affermato dalla Commissione, le ricorrenti non dimostrano che la letteratura economica e finanziaria vertente sul settore dell'energia elettrica e su progetti di investimento di capitale, sia rilevante per valutare il comportamento del gestore dell'aeroporto di Pau quando esso procede con l'apertura di un nuovo collegamento aereo. In ogni caso, per quanto riguarda l'evoluzione del valore del marchio a lungo termine mediante lo sviluppo di un piano di marketing, è sufficiente rinviare ai punti 289 e 290 supra.
- 301 Di conseguenza, occorre respingere l'argomento delle ricorrenti e concludere per il rigetto della censura nel suo complesso.

b) Sul rigetto dei motivi su cui è fondata la decisione del gestore dell'aeroporto di Pau di concludere il contratto di marketing

- 302 Le ricorrenti sostengono che l'affermazione dalla Commissione, di cui al punto 379 della decisione impugnata, secondo cui un investitore guidato da prospettive di redditività non sarebbe disposto a concludere contratti di marketing qualora prevedesse che i costi incrementali derivanti dai contratti in questione siano superiori alle entrate incrementali, non tiene conto della realtà economica. Le società private investirebbero spesso considerevoli somme in programmi per lo sviluppo dei loro marchi, pur subendo perdite incrementali all'inizio. Il loro obiettivo non sarebbe quello di ottenere un immediato ritorno sull'investimento, ma di realizzare profitti sostenibili.
- 303 Le ricorrenti sostengono che la Commissione non ha tenuto conto dei numerosi benefici qualitativi e strategici che la CCIPB poteva ragionevolmente attendersi dai contratti di marketing, vale a dire il miglioramento dell'immagine dell'aeroporto di Pau e l'aumento del suo valore di mercato, la diversificazione delle compagnie aeree e l'aumento della quota dei passeggeri in entrata.
- 304 Le ricorrenti invocano la giurisprudenza che impone alla Commissione di tenere conto, nella valutazione delle misure contestate, di tutti gli elementi pertinenti, la prassi decisionale della Commissione in materia di misure di aiuto per gli aeroporti, che avrebbe tenuto conto degli obiettivi qualitativi e strategici oltre alle analisi dei costi e dei benefici e il punto 66 degli orientamenti del 2014. Nella replica, esse aggiungono che dall'inclusione dei benefici prevedibili nell'analisi sarebbe conseguito che i costi incrementali non superavano le entrate incrementali in valore attualizzato.
- 305 La Commissione ritiene che la condizione della redditività incrementale prevista al punto 63 degli orientamenti del 2014, secondo la quale un accordo concluso tra un aeroporto e una compagnia aerea può essere considerato in linea con il criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato quando contribuisce progressivamente, da una prospettiva ex ante, alla redditività dell'aeroporto, e la condizione secondo la quale deve essere presa in considerazione la misura in cui l'accordo può essere considerato come parte di una strategia complessiva dell'aeroporto che dovrebbe condurlo alla redditività almeno nel lungo termine, prevista al punto 66 degli stessi orientamenti, sono condizioni cumulative. La Commissione spiega che, dopo aver constatato che non tutti i contratti in questione soddisfacevano la condizione della redditività supplementare, ha potuto concludere che nessuno di tali contratti aveva soddisfatto il criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato, senza dover esaminare l'altra condizione cumulativa di cui al punto 66 degli orientamenti del 2014.
- 306 A tal proposito, occorre innanzitutto ricordare che, secondo la giurisprudenza, la qualificazione di una misura come aiuto di Stato non può dipendere da una valutazione soggettiva della Commissione, per cui non è utile esaminare se la prassi decisionale anteriore della Commissione invocata dalle ricorrenti sia dimostrata (v. punti 284 e 285 supra).
- 307 È opportuno esaminare la censura delle ricorrenti secondo cui la Commissione non ha erroneamente preso in considerazione i motivi su cui si fonda la decisione del gestore dell'aeroporto di Pau di concludere i contratti di marketing, alla luce del criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato, quale risulta dall'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.
- 308 Occorre ricordare che la Commissione ha l'obbligo di tenere conto, nell'ambito dell'applicazione del criterio dell'investitore privato, di tutti gli elementi pertinenti e del loro contesto (v. sentenza del 17 dicembre 2008, Ryanair/Commissione, T-196/04, EU:T:2008:585, punto 59 e giurisprudenza ivi citata).

- 309 Nel caso di specie, la Commissione ha constatato, al punto 379 della decisione impugnata, che un ipotetico investitore operante in un'economia di mercato guidato da prospettive di redditività non era disposto ad acquistare servizi di marketing se prevedeva che, nonostante l'effetto positivo di tali servizi sull'utilizzo dei collegamenti aerei interessati, i costi incrementali derivanti dai contratti avrebbero superato le entrate incrementali in valore attualizzato.
- 310 Senza che sia necessario pronunciarsi sull'argomento della Commissione secondo cui un accordo tra un aeroporto e una compagnia aerea, che porta a una perdita incrementale in valore attuale netto, non può essere considerato conforme al criterio dell'operatore economico privato per il motivo che rientra in una strategia complessiva dell'aeroporto che dovrebbe condurre alla redditività a lungo termine, va osservato che, in ogni caso, per le ragioni di seguito esposte, le ricorrenti non provano, nel caso di specie, che la Commissione abbia commesso un errore manifesto di valutazione non prendendo in considerazione i sedicenti vantaggi qualitativi e strategici fatti valere dalle ricorrenti.
- 311 In primo luogo, le ricorrenti sostengono che, basandosi, in particolare, su una relazione economica e su talune dichiarazioni della CCIPB nel corso del procedimento amministrativo, la Commissione avrebbe dovuto tener conto del fatto che, per la CCIPB, i contratti di marketing erano destinati a far conoscere l'aeroporto di Pau, segnatamente al pubblico dei paesi all'altro estremo dei collegamenti aerei gestiti dalla Ryanair, e di accrescere la notorietà e l'attrattiva di tale aeroporto. La pubblicità sarebbe una necessità per gli aeroporti regionali. La CCIPB poteva ragionevolmente attendersi un miglioramento dell'immagine dell'aeroporto e, in ultima istanza, del valore di mercato per i suoi proprietari.
- 312 A tal riguardo, si deve rilevare, innanzitutto, che, nella decisione impugnata, la Commissione non ha contestato l'utilità, o addirittura la necessità, per gli aeroporti regionali di elaborare una strategia di marketing.
- 313 Per contro, la Commissione ha ritenuto, nella decisione impugnata, che le prestazioni di marketing dell'AMS non fossero idonee a rafforzare l'immagine dell'aeroporto di Pau a lungo termine. Orbene, le ricorrenti non hanno fornito alcun elemento idoneo a dimostrare che l'analisi della Commissione era viziata da un errore manifesto di valutazione a tale riguardo (v. punti da 260 a 268, 289 e 290 supra).
- 314 Inoltre, dal fascicolo risulta che, come ha precisato la Commissione, i passaggi della relazione economica sulla quale si basano le ricorrenti, non specificano quale tipo di pubblicità dell'AMS poteva provocare effetti duraturi, né indicano esplicitamente se i servizi di marketing dell'AMS acquistati dal gestore dell'aeroporto di Pau erano tali da influenzare il comportamento dei clienti e da migliorare durevolmente l'immagine di tale aeroporto al di là del periodo coperto dal contratto di marketing o su altri collegamenti aerei, diversi da quelli operati dalla Ryanair in partenza da Pau. Inoltre, come spiegato dalla Commissione, i passaggi della relazione di cui trattasi non prendono in considerazione la portata esatta di tali contratti, in contrasto con la decisione impugnata.
- 315 Di conseguenza, si deve respingere l'argomento delle ricorrenti secondo cui la Commissione è incorsa in un manifesto errore di valutazione riguardo alla presa in considerazione della volontà di migliorare l'immagine e, quindi, del valore di mercato dell'aeroporto di Pau mediante i contratti di marketing.
- 316 In secondo luogo, le ricorrenti sostengono che la CCIPB poteva attendersi dai contratti di marketing che essi contribuissero alla diversificazione delle compagnie aeree nell'aeroporto di Pau. Fondandosi su una relazione economica, esse spiegano che la prova del successo di un aeroporto che pubblicizza la propria promozione può incoraggiare altre compagnie aeree a includere tale aeroporto nel loro programma. Le ricorrenti sottolineano che anche se, al momento dell'avvio delle attività della Ryanair a Pau, l'aeroporto veniva raggiunto principalmente dalla Air France e dipendeva quindi in gran parte da questa compagnia aerea, questo ruolo è stato progressivamente eroso dalle linee ferroviarie ad alta velocità. Per l'aeroporto di Pau sarebbe razionale, sul piano commerciale, assegnare la capacità così non utilizzata a una compagnia aerea che l'aiuterebbe a diventare meno dipendente dal gruppo Air France.

- 317 Tuttavia, si deve constatare che le ricorrenti non hanno dimostrato che i servizi di marketing forniti dall'AMS avrebbero consentito ad un investitore operante in un'economia di mercato, trovatosi al posto della CCIPB, di attrarre altre compagnie aeree sull'aeroporto di Pau. La Commissione constata, in particolare ai punti da 337 a 358 della decisione impugnata, che l'unico vantaggio certo che un tale investitore poteva aspettarsi dai contratti di marketing era l'aumento del numero di passeggeri in viaggio sui collegamenti gestiti dalla Ryanair. Tuttavia, essa ha ritenuto che qualsiasi vantaggio che andasse oltre tali collegamenti fosse troppo incerto per essere considerato quantificabile. Le ricorrenti non hanno prodotto alcun elemento idoneo a rimettere in questione tale valutazione della Commissione.
- 318 Inoltre, come giustamente sottolineato dalla Commissione, se la volontà di attirare altre compagnie aeree, al fine di sfruttare la capacità inutilizzata di un aeroporto, può costituire una strategia efficace da un punto di vista economico, un investitore operante in un'economia di mercato, nelle circostanze del caso di specie, esigerebbe quanto meno che l'arrivo di una nuova compagnia aerea non generi costi incrementali superiori alle entrate incrementali.
- 319 In risposta all'affermazione delle ricorrenti di cui alla replica che la vasta rete internazionale della Ryanair compensava il mancato riconoscimento dell'aeroporto di Pau all'estero, la Commissione ha spiegato in modo adeguato che i viaggiatori in tutto il mondo erano in grado di recarsi con un volo facente capo alla Air France passando per Parigi (Francia), e che la Ryanair era una compagnia aerea che gestiva solo collegamenti diretti da «punto a punto» e che non offriva servizi di corrispondenza con altre destinazioni.
- 320 Di conseguenza, si deve respingere la censura delle ricorrenti secondo cui la Commissione ha commesso errori manifesti di valutazione per quanto riguarda il vantaggio costituito dalla diversificazione delle compagnie aeree per l'aeroporto di Pau.
- 321 In terzo luogo, le ricorrenti fanno valere che la Commissione non ha preso posizione sulla questione se i contratti di marketing avevano l'obiettivo di incrementare la percentuale di passeggeri provenienti dall'altra estremità dei collegamenti verso Pau («passeggeri in arrivo») del numero totale di passeggeri che la Ryanair si era impegnata a condurre all'aeroporto di Pau. L'aumento di tale percentuale del numero totale di passeggeri della Ryanair presso l'aeroporto non sarebbe legato all'aumento del numero totale di passeggeri. Il primo aumento riguarda la ripartizione tra i passeggeri provenienti dalla zona di attrazione di tale aeroporto («passeggeri in partenza») e i passeggeri provenienti dall'altra estremità delle linee verso Pau («passeggeri in arrivo»), mentre il secondo incremento riguarda valori assoluti. L'obiettivo di aumentare la percentuale dei «passeggeri in entrata», occuperebbe un posto importante nei termini stessi di tali contratti. Di conseguenza, poiché i «passeggeri in entrata» erano in grado di generare introiti non aeronautici maggiori rispetto ai «passeggeri in uscita», l'analisi della redditività incrementale della Commissione rischiava di sottostimare il livello degli introiti non aeronautici che l'aeroporto di cui trattasi poteva ragionevolmente attendersi da tali contratti.
- 322 A tale riguardo, la Commissione ha spiegato che, piuttosto che la quota dei «passeggeri in arrivo» rispetto al numero totale di passeggeri, doveva essere stato considerato il numero assoluto di «passeggeri in entrata» dato che tale fattore era importante per gli introiti realizzati al contempo dalla Ryanair e dalla CCIPB, attraverso i diritti aeroportuali, che erano in parte basati sul numero di passeggeri, e attraverso gli introiti non aeronautici. Inoltre, essa ha affermato che, contrariamente alla percentuale di «passeggeri in entrata» rispetto al numero totale di passeggeri, il numero assoluto di «passeggeri in entrata» era legato all'aumento del numero complessivo di passeggeri, dal momento che quest'ultimo costituiva la somma dei «passeggeri in entrata» e dei «passeggeri in uscita». Inoltre, la Commissione ha spiegato che l'impatto dei contratti di marketing sul numero assoluto di passeggeri in arrivo, come sottoinsieme del numero totale dei passeggeri, sui collegamenti in questione era stato utilizzato come base per stimare i flussi di introiti provenienti da diritti aeroportuali e introiti non aeronautici.

- 323 Le ricorrenti ribattono che la Ryanair e i gestori dell'aeroporto di Pau non hanno gli stessi interessi, poiché la Ryanair assicura il numero assoluto di passeggeri e beneficia del trasporto tanto di «passeggeri in entrata» quanto «di passeggeri in uscita», mentre l'aeroporto ha interesse a garantire che il numero assoluto comprenda il maggior numero possibile di passeggeri in arrivo. Pertanto, l'affermazione della Commissione secondo cui il numero assoluto di «passeggeri in entrata» è legato all'aumento del numero totale di passeggeri costituirebbe una generalizzazione erronea.
- 324 A tale riguardo, pur nell'ipotesi che il numero assoluto dei passeggeri e la percentuale di «passeggeri in entrata» non si trovino necessariamente in un rapporto invariabile, si deve constatare che, come afferma la Commissione, essa ha effettuato, nella decisione impugnata, l'analisi dell'impatto dei contratti di marketing sulle entrate incrementalmente attese ai fini dell'applicazione del criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato basandosi, per gli introiti non aeronautici, su medie mobili triennali degli introiti storici dell'aeroporto di Pau, adeguati per tenere conto dell'inflazione e considerando un tasso di riempimento dell'85% per volo, che era favorevole alle ricorrenti (v. punti 401, 414 e 415 della decisione impugnata).
- 325 In tali circostanze, non si può validamente sostenere che la Commissione ha commesso un errore manifesto di valutazione nell'effettuare un'analisi basata sul numero totale di «passeggeri in arrivo» senza operare un adeguamento tenendo conto del rapporto tra «passeggeri in entrata» e «passeggeri in uscita», dal momento che il gestore dell'aeroporto di Pau non aveva effettuato esso stesso una valutazione ex ante di futuri introiti non aeronautici che sarebbero dovuti derivare dai contratti di marketing.
- 326 Di conseguenza, si deve respingere l'argomento delle ricorrenti concernente i benefici derivanti dall'aumento del traffico in entrata.
- 327 Alla luce di quanto precede, occorre respingere gli argomenti delle ricorrenti relativi al rigetto delle ragioni alla base della decisione dell'aeroporto di Pau di concludere il contratto di marketing.

c) Sul rigetto della possibilità che una parte dei servizi di marketing possa essere stata acquistata per scopi di interesse generale

- 328 Le ricorrenti sostengono che la Commissione ha erroneamente escluso la possibilità che una parte dei servizi di marketing sia stata acquistata per scopi di interesse generale. In tale contesto, esse censurano la posizione della Commissione, espressa al punto 324 della decisione impugnata, secondo cui un ente pubblico non può considerare che l'acquisto di servizi di marketing che assicurano la promozione dell'attività di imprese ben determinate faccia parte dei compiti specifici di un ente pubblico consistenti nel promuovere lo sviluppo locale e, di conseguenza, eluda l'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. Tale posizione non tiene conto del fatto che il marketing effettuato sul sito Internet della Ryanair, in esecuzione di contratti di marketing, era volto a promuovere la regione di Pau e non i servizi di trasporto aereo della Ryanair. Inoltre, tale posizione della Commissione introdurrebbe un divieto generale sugli acquisti, da parte di soggetti di diritto pubblico, di servizi di marketing presso imprese che forniscono altri servizi a livello locale, indipendentemente dal contenuto dei servizi di marketing e dall'applicazione del prezzo di mercato.
- 329 La Commissione respinge l'argomento invocato dalle ricorrenti.
- 330 Si deve rilevare, innanzitutto, che la Commissione ha esaminato, ai punti 323 e 324 della decisione impugnata, i servizi di marketing dal punto di vista del gestore dell'aeroporto di Pau che agisce come un organismo incaricato di un compito di interesse generale. In effetti, per la Commissione la questione era se, supponendo che il comportamento del gestore dell'aeroporto di Pau doveva essere valutato alla luce del suo ruolo di ente pubblico incaricato di un compito di interesse generale, nella

fattispecie lo sviluppo di Pau e della sua regione, e non nella sua qualità di gestore aeroportuale, i servizi di marketing specifici in questione potevano essere considerati conformi alle esigenze effettive di un acquirente pubblico (punti 315, 316 e 322 della decisione impugnata).

- 331 In tale contesto, la Commissione ha ritenuto, al punto 323 della decisione impugnata, che se non si poteva escludere che, nell'ambito del suo compito di sviluppo economico della regione di Pau, la CCIPB avvertisse l'esigenza di ricorrere a fornitori commerciali per promuovere il territorio, i servizi di marketing dell'AMS riguardavano tuttavia un'attività promozionale che interessava l'attività commerciale di due imprese ben determinate, ossia la Ryanair e il gestore dell'aeroporto di Pau. Essa ha aggiunto, al punto 324 della decisione impugnata, che consentire ad un ente responsabile per lo sviluppo economico locale di acquistare servizi di marketing diretti essenzialmente a promuovere i prodotti o i servizi di alcune imprese locali per il motivo che tali servizi favorivano lo sviluppo economico locale, senza che tali misure costituissero aiuti di Stato, equivarrebbe ad eludere l'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. La Commissione ne ha dedotto, al punto 325 della decisione impugnata, che i servizi di marketing acquistati dal gestore dell'aeroporto di Pau non potevano essere considerati idonei a soddisfare un'esigenza reale.
- 332 La censura delle ricorrenti secondo cui i servizi di marketing erano destinati a promuovere la regione e non i servizi di trasporto aereo della Ryanair non può essere accolta. Infatti, emerge dai punti da 165 a 170 nonché dai punti 279 e 280 supra che la Commissione ha potuto correttamente considerare che i diversi contratti di marketing erano strettamente collegati ai servizi di trasporto aereo della Ryanair e che, lungi dall'essere pensati per aumentare in generale e indistintamente il numero di turisti e di uomini d'affari a Pau e nella sua regione, i servizi di marketing si rivolgevano specificatamente a quanti avrebbero potuto utilizzare i servizi di trasporto della Ryanair e avevano fundamentalmente l'obiettivo di promuovere questi ultimi servizi (v., segnatamente, i punti da 292 a 305 della decisione impugnata).
- 333 Tale conclusione non è inficiata dal fatto che le autorità regionali erano a conoscenza, attraverso uno studio della CCIPB, dei benefici economici dell'afflusso di visitatori nella loro regione e che una delle loro missioni era la promozione della regione. Le ricorrenti non hanno inoltre prodotto alcun elemento idoneo a rimettere in questione tale valutazione della Commissione.
- 334 Infine, l'argomento delle ricorrenti secondo cui la posizione della Commissione espressa ai punti 323 e 324 della decisione impugnata imponeva un divieto di portata troppo ampia per l'acquisto di servizi di marketing da parte delle autorità pubbliche non può essere accolto. Infatti, il problema individuato dalla Commissione in detti punti riguardava il fatto che i servizi di marketing acquistati da un ente pubblico potevano fungere da strumento essenzialmente diretto alla promozione dei voli della Ryanair con destinazione l'aeroporto di Pau. Contrariamente a quanto sostengono le ricorrenti, la Commissione non aveva ad obiettivo perciò gli acquisti di servizi di marketing presso una società che forniva altri servizi a livello locale, a prescindere dal contenuto dei servizi di marketing.
- 335 L'argomento delle ricorrenti deve essere quindi respinto.

d) Sulla valutazione dei contratti stipulati con l'AMS senza aver tenuto conto del punto di vista di un investitore operante in un'economia di mercato proprietario dell'aeroporto, distinto dal punto di vista di un investitore operante in un'economia di mercato che gestisce l'aeroporto

- 336 Le ricorrenti sostengono che la Commissione erroneamente non ha esaminato la CCIPB ed il sindacato misto come operatori in un'economia di mercato con interessi diversi, ma strettamente connessi, vale a dire quelli di gestore e di proprietario dell'aeroporto. Nella sua analisi dei contratti di marketing, essa non avrebbe in particolare incluso il sindacato misto, mentre la CCIPB aveva l'obbligo di restituirgli l'aeroporto e il suo patrimonio intellettuale, compresa l'immagine del marchio, alla scadenza imminente del contratto di concessione, che era prevista per il 31 dicembre 2015. Sarebbe stato

ragionevole, da parte del sindacato misto, attribuire maggiore valore all'immagine di marchio e al valore a lungo termine dell'aeroporto, mentre gli interessi della CCIPB erano valutati piuttosto alla luce dell'imminente scadenza della concessione, anche se quest'ultima cercava di massimizzare il valore dell'aeroporto e, così, di dimostrare la sua competenza al fine di vedersi riassegnata la concessione.

- 337 A tale proposito, va osservato che è necessario esaminare, nel contesto dell'applicazione del criterio dell'investitore privato, l'operazione commerciale nel suo insieme. Infatti, la Commissione ha l'obbligo di tenere conto, nella valutazione delle misure contestate, di tutti gli elementi pertinenti e del loro contesto (v. sentenza del 17 dicembre 2008, Ryanair/Commissione, T-196/04, EU:T:2008:585, punto 59 e giurisprudenza ivi citata), inclusi quelli relativi alla situazione della o delle autorità che hanno emanato le misure contestate.
- 338 Nel caso di specie, pur supponendo che l'obbligo per la CCIPB di restituire i beni dell'aeroporto in perfetto stato includesse l'immagine del marchio dell'aeroporto di Pau, si deve rilevare, anzitutto, che i contratti di marketing erano stati stipulati solo dal gestore dell'aeroporto e non dal proprietario di quest'ultimo.
- 339 Inoltre, dalla decisione impugnata emerge che i contratti di marketing non potevano avere effetti duraturi sull'immagine del marchio e sulla visibilità dell'aeroporto di Pau oltre la loro durata (v. punti da 345 a 353 della decisione impugnata) e che nessuno di tali contratti era rimasto in vigore oltre il 1° aprile 2011. In tali circostanze, come ha giustamente sottolineato la Commissione, tali contratti non erano idonei ad avere un impatto diretto sulla situazione del sindacato misto, che non doveva riprendere il possesso dell'aeroporto prima del 31 dicembre 2015.
- 340 Ne consegue che la Commissione ha potuto applicare, senza incorrere in un manifesto errore di valutazione, il criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato ai contratti di servizi aeroportuali senza pronunciarsi sull'interesse del sindacato misto a ottenere la restituzione dell'aeroporto entro il 31 dicembre 2015, ossia più di quattro anni dopo la scadenza dei contratti di marketing.

[omissis]

f) Sull'applicazione di un orizzonte di tempo troppo breve adottato dalla Commissione ai fini dell'analisi dell'investitore operante in un'economia di mercato

- 365 Le ricorrenti fanno valere che, limitandosi alla durata di ciascuno dei contratti esaminati, la Commissione ha utilizzato un orizzonte temporale troppo breve in applicazione del criterio dell'investitore operante in un'economia di mercato.
- 366 In primo luogo, esse sostengono a tal riguardo che l'approccio della Commissione è contraddetto dalla realtà commerciale dei grandi aeroporti, che spesso non beneficiano di alcun impegno da parte delle compagnie aeree e operano sulla base di condizioni commerciali generali che consentono a dette compagnie di cessare immediatamente le proprie attività presso l'aeroporto. I piani economico-finanziario degli aeroporti sarebbero redatti su diversi decenni e le loro proiezioni degli introiti e dei costi sarebbero basate su una ragionevole analisi della capacità aeroportuale senza alcun impegno contrattuale da parte delle compagnie aeree. I piani economico-finanziario a breve termine poiché sono basati sulla durata di ciascun contratto individuale, come proposto dalla Commissione, potrebbero portare a risultati negativi.
- 367 In secondo luogo, le ricorrenti sostengono che la Commissione ha erroneamente ritenuto che un investitore operante in un'economia di mercato non abbia né contato su un rinnovo dei contratti in questione dopo la loro scadenza, né ignorato che le compagnie aeree low cost come la Ryanair erano

conosciute per gestire le loro attività in modo molto dinamico. Da una parte, gli aeroporti gestiti in modo razionale aspiravano ad entrare in un rapporto commerciale a lungo termine con le compagnie aeree, che andasse ben oltre l'accordo originale. Un investitore operante in un'economia di mercato sarebbe disposto ad assumere rischi e a concludere contratti rivelatisi deficitari in un periodo iniziale, in attesa di uno sviluppo dell'attività e del rinnovo del contratto. Per la Ryanair, l'impegno per l'apertura di un nuovo collegamento aereo costituirebbe solo un rischio giustificato in attesa di un rapporto commerciale a lungo termine, il che sarebbe confermato dalle specifiche clausole nel contratto di servizi aeroportuali. D'altra parte, la maggior parte degli aeroporti che negoziano con la Ryanair si aspetterebbe che il loro rapporto commerciale si estenda oltre la durata del contratto iniziale. Pertanto, il profilo tipico dei rapporti commerciali tra la Ryanair con gli aeroporti dimostrerebbe che tali rapporti sono sviluppati a lungo termine e nel loro complesso superano l'orizzonte temporale di cinque anni. Inoltre, poiché le ricorrenti e la CCIPB avevano stipulato una serie di contratti di servizi aeroportuali e di contratti di marketing, il primo dei quali è stato firmato nel 2003 e l'ultimo nel 2010, un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe considerato che, al più tardi nel 2005, fosse instaurata una cooperazione commerciale a lungo termine che superasse la durata iniziale dei contratti in questione.

368 La Commissione chiede che gli argomenti delle ricorrenti siano respinti.

369 Emerge dalla giurisprudenza (v. punto 140 supra) che si deve valutare se la Commissione abbia potuto considerare, senza incorrere in errore, che un investitore operante in un'economia di mercato, trovatosi al posto della CCIPB, avrebbe valutato l'interesse a stipulare ciascuno dei contratti esaminati adottando un orizzonte temporale limitato alla durata dei contratti in questione.

370 La condotta di un investitore operante in un'economia di mercato è guidata da prospettive di redditività a più lungo termine (sentenza del 21 marzo 1991, Italia/Commissione, C-305/89, EU:C:1991:142, punto 20). Un tale investitore che intenda massimizzare i profitti è pronto a correre rischi calcolati nel determinare il rendimento atteso per il suo investimento.

371 Nella fattispecie, la Commissione ha considerato nella decisione impugnata che, nel valutare l'opportunità di sottoscrivere un contratto di servizi aeroportuali e/o un contratto di marketing, un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe scelto come orizzonte temporale per la propria valutazione la durata dei contratti in questione (punto 393 della decisione impugnata). Essa ha anche considerato che un investitore operante in un'economia di mercato non avrebbe contato sul rinnovo di questi contratti alla loro scadenza alle stesse condizioni o in condizioni diverse, tanto più che le compagnie low cost come Ryanair sono conosciute per gestire le loro attività in modo molto dinamico in termini di aperture e chiusure dei collegamenti aerei o di aumento o riduzione delle frequenze. Essa ha ritenuto che qualsiasi rinnovo dei contratti fosse pertanto una prospettiva futura distante e troppo incerta perché un investitore operante in un'economia di mercato potesse fondare su tale prospettiva decisioni economiche ragionevoli (punti 393 e 394 della decisione impugnata).

372 Inoltre, è pacifico che i contratti di servizi aeroportuali e i contratti di marketing sono stati stipulati per periodi determinati. È parimenti pacifico, come affermato dalla Commissione, senza essere contraddetta dalle ricorrenti, che, al momento di concludere ciascuno dei contratti in questione con le ricorrenti, la CCIPB non aveva redatto alcun piano economico-finanziario, né aveva realizzato alcuna analisi di redditività incrementale valutando gli impegni assunti dall'aeroporto di Pau nei confronti delle ricorrenti.

373 In tale contesto, la Commissione poteva considerare, senza incorrere in errore, che un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe valutato la redditività dei contratti alla luce dei costi e degli introiti attesi per il loro periodo di applicazione.

- 374 Analogamente, la Commissione ha potuto considerare, senza commettere un errore manifesto di valutazione, che era molto difficile per un gestore aeroportuale valutare la probabilità che una compagnia aerea intendesse continuare ad operare un collegamento aereo oltre la durata per la quale si era impegnata a farlo nel contratto di servizi aeroportuali, atteso che le compagnie aeree, in particolare quelle low cost, hanno dimostrato di gestire l'apertura e la chiusura dei collegamenti in modo molto dinamico (v. punti 355 e 394 della decisione impugnata). In tali circostanze, la Commissione ha potuto considerare, senza incorrere in errore, che un investitore operante in un'economia di mercato normalmente prudente e diligente, trovatosi al posto della CCIPB, non avrebbe contato sulla volontà della Ryanair di prorogare lo sfruttamento del collegamento aereo in questione alla scadenza dell'accordo.
- 375 Il fatto che l'accordo del 2003 e il CSM del 2005 siano stati conclusi con la possibilità di proroga per ulteriori periodi di cinque anni, non può di per sé essere sufficiente a presumere che, contrariamente a quanto sostengono le ricorrenti, un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe già contato su un rinnovo dei collegamenti aerei in questione al momento della conclusione dei contratti. Inoltre, si deve rilevare che, come afferma la Commissione, senza essere contraddetta dalle ricorrenti, la Ryanair poteva abbandonare il collegamento aereo previsto con relativa facilità già prima della fine del contratto, mediante il pagamento di sanzioni.
- 376 Certamente, un investitore operante in un'economia di mercato normalmente prudente e diligente può essere disposto ad assumere un rischio commerciale mediante la conclusione di un accordo che è stato deficitario per tutta la durata prevista, nella prospettiva reale di proroga dell'accordo e, di conseguenza, di ottenere profitti futuri per compensare dette perdite. Tale comportamento diretto alla redditività a lungo termine può corrispondere ad una razionalità economica. Tuttavia, da quanto precede risulta che è senza commettere un manifesto errore di valutazione che la Commissione era legittimata a ritenere che un investitore non avrebbe contato, nel caso di specie, sul rinnovo del contratto alla sua scadenza. Inoltre, va ricordato che le ricorrenti non sono riuscite a dimostrare che la Commissione aveva commesso un errore manifesto di valutazione nel ritenere che un investitore operante in un'economia di mercato, trovatosi al posto della CCIPB, avrebbe ritenuto che, a parte il possibile effetto positivo dei servizi di marketing sul numero di passeggeri che utilizzano i collegamenti oggetto dei contratti in questione per il periodo di operatività di tali collegamenti, gli altri benefici a lungo termine fossero troppo incerti per essere quantificati (v. punti da 260 a 270, 276 e 290 supra).
- 377 Per quanto riguarda il fatto che le ricorrenti e la CCIPB hanno concluso una serie di contratti e atti aggiuntivi tra il 2003 e il 2010, si deve rilevare che essi sono stati tutti conclusi per un periodo di tempo determinato, in particolare quando riguardavano l'apertura di nuovi collegamenti aerei. In tali circostanze, la Commissione ha potuto considerare, senza commettere alcun errore manifesto di valutazione che un investitore operante in un'economia di mercato, trovatosi al posto della CCIPB, non avrebbe contato sulla volontà della Ryanair di prorogare la gestione di un collegamento alla scadenza del contratto o dell'atto aggiuntivo in questione.
- 378 Infine, gli elementi forniti dalla Ryanair per dimostrare che la durata media dei rapporti commerciali tra la stessa e gli aeroporti su cui essa operava superano i cinque anni non consentono di dimostrare la durata dei collegamenti aerei da o verso l'aeroporto di Pau. Infatti, come sottolinea giustamente la Commissione, la durata complessiva dei rapporti commerciali tra la Ryanair e detti aeroporti non garantisce la perennità degli altri singoli collegamenti. Inoltre, il comportamento di un investitore operante in un'economia di mercato deve essere valutato ponendo quest'ultimo nella situazione più analoga possibile a quella del gestore dell'aeroporto di Pau. Come osserva giustamente la Commissione, il mantenimento dell'operatività della Ryanair in un aeroporto dipende dalla situazione specifica dell'aeroporto di cui trattasi e dalle condizioni specifiche ivi offerte.
- 379 Allo stesso modo, gli elementi prodotti dalla Ryanair riguardanti la durata media dei suoi rapporti commerciali con gli aeroporti in cui essa è presente non inficiano la constatazione effettuata dalla Commissione che le compagnie aeree low cost sono conosciute per gestire le loro attività in modo

dinamico sia in termini di aperture e chiusure di collegamenti aerei sia in termini di aumento o riduzione delle frequenze. Questi elementi consentono al massimo di dimostrare la perennità di alcuni singoli collegamenti.

380 Di conseguenza, si deve respingere l'argomento con cui le ricorrenti contestano alla Commissione di aver limitato la sua proiezione temporale alla durata dei contratti ai fini della sua analisi di redditività incrementale.

g) Sulla circostanza che la Commissione abbia erroneamente fondato la propria valutazione sui collegamenti aerei oggetto dei contratti in questione

381 Le ricorrenti fanno valere che la Commissione ha erroneamente fondato la propria valutazione unicamente sui collegamenti oggetto dei contratti in questione.

382 A tal proposito, esse sostengono che la Ryanair ha effettivamente aumentato il numero di collegamenti aerei nel 2003 fino a tre collegamenti nel 2008, in linea con le ragionevoli aspettative che avrebbe potuto avere un investitore operante in un'economia di mercato negli anni precedenti. Questa prospettiva si rifletterebbe anche nell'impegno preso dalla Ryanair nell'accordo del 2003 e nel CSM del 2005 di sviluppare linee e frequenze supplementari. Inoltre, lo sviluppo delle attività a Pau corrisponderebbe all'aumento generale delle attività della Ryanair in altri aeroporti francesi. Un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe pertanto ritenuto che fosse altamente probabile che il numero e la frequenza dei collegamenti della Ryanair sarebbero aumentati entro la scadenza di detti primi cinque anni.

383 La Commissione chiede che gli argomenti delle ricorrenti siano respinti.

384 Emerge dalla giurisprudenza (v. punto 140 supra) che occorre esaminare se la Commissione, nell'ambito dell'analisi della redditività incrementale, abbia potuto considerare, senza commettere un errore, che un investitore operante in un'economia di mercato, trovatosi al posto del gestore dell'aeroporto di Pau, avrebbe valutato l'interesse a concludere i contratti in questione limitandosi a tenere conto dei collegamenti aerei oggetto di tali contratti.

385 Occorre innanzitutto constatare che è pacifico che la Commissione ha fondato la propria analisi di redditività incrementale sui collegamenti aerei contemplati dai contratti e dagli atti aggiuntivi in questione.

386 A tale riguardo, si deve rilevare che la Commissione, senza essere contraddetta dalle ricorrenti, ha osservato che, sebbene taluni contratti menzionassero collegamenti aerei diversi da quelli oggetto dei contratti in questione, tali disposizioni erano sempre integrate in una clausola di massimo sforzo.

387 Inoltre, la Commissione ha osservato, senza essere contraddetta dalle ricorrenti, che l'apertura di nuovi collegamenti aerei era sempre vincolata alla conclusione di nuovi contratti e, per la CCIPB, a nuovi pagamenti più elevati, in cambio di servizi di marketing, e non poteva pertanto essere accompagnata dalla speranza, per un investitore operante in un'economia di mercato, che la redditività dell'aeroporto di Pau ne potesse ricavare un miglioramento.

388 Poi, occorre ricordare che gli elementi di prova forniti dalla Ryanair a sostegno del fatto che il gran numero di aeroporti che essa raggiungeva in Francia permetteva di garantire diverse linee aeree non possono essere determinanti, in quanto il comportamento di un investitore operante in un'economia di mercato deve essere valutato ponendo quest'ultimo nella situazione più analoga possibile a quella del gestore dell'aeroporto di Pau.

389 Per quanto riguarda l'argomento delle ricorrenti secondo cui la Commissione non ha preso in considerazione gli effetti benefici delle economie di scala, che deriverebbero dall'incremento del numero di passeggeri, sui costi incrementali e sugli introiti non aeronautici dell'aeroporto di Pau, occorre rilevare che la Commissione ha indicato, senza essere contraddetta dalle ricorrenti, che le autorità francesi non avevano menzionato economie di scala, né tentato di quantificarle, che nessun piano economico-finanziario era stato preliminarmente redatto dall'aeroporto di Pau prima di stipulare i contratti e che le economie di scala realizzate da detto aeroporto provenivano essenzialmente dall'attività dell'Air France. Gli elementi di prova forniti dalle ricorrenti relativi all'amplificazione delle economie di scala in funzione dell'aumento del numero di passeggeri e della dimensione degli aeroporti non mettono in discussione le spiegazioni fornite dalla Commissione. Inoltre, come correttamente rilevato dalla Commissione, la semplice circostanza che la stipulazione di un contratto possa aumentare il numero di passeggeri in un aeroporto non è sufficiente, di per sé, affinché un investitore operante in un'economia di mercato accetti una siffatta condizione a prescindere dalle condizioni associate.

390 Alla luce delle considerazioni che precedono, la Commissione ha potuto ritenere, senza commettere un errore manifesto di valutazione, che un investitore prudente operante in un'economia di mercato nella situazione della CCIPB non avrebbe fondato la propria valutazione della redditività sulla prospettiva di un eventuale collegamento aereo supplementare.

h) Sulla circostanza che la Commissione ha errato nel non tener conto dei più ampi benefici derivati all'aeroporto di Pau dai suoi rapporti con la Ryanair

391 Le ricorrenti sostengono che la Commissione erroneamente non ha tenuto conto, nella sua analisi di redditività incrementale, degli effetti di rete positivi che un investitore operante in un'economia di mercato poteva aspettarsi dalle attività della Ryanair nell'aeroporto di Pau, né degli effetti a più lungo termine derivanti dai servizi di marketing dell'AMS. Il numero più elevato di utenti nell'aeroporto di Pau risultante dalla presenza della Ryanair aumenterebbe l'attrattiva di detto aeroporto e renderebbe possibile l'apertura di nuove linee e il sopraggiungere di altre compagnie aeree e di attività commerciali.

392 A tale riguardo, occorre osservare che, come afferma la Commissione, la nozione di esternalità di rete, come fatta valere dalle ricorrenti, è legata alla prospettiva di un maggior numero di passeggeri.

393 Orbene, risulta da quanto precede che la Commissione ha potuto considerare, senza incorrere in errore, che un investitore prudente, operante in un'economia di mercato nella situazione della CCIPB, non avrebbe contato sul fatto che i rapporti commerciali con la Ryanair si fossero estesi al di là della gestione dei collegamenti oggetto dei contratti in questione. Di conseguenza, si deve ammettere che un investitore che agisce in qualità di gestore di un aeroporto normalmente prudente e diligente non avrebbe effettuato i suoi calcoli degli introiti e delle spese sulla base di un numero di passeggeri maggiore proveniente da una frequenza accresciuta dei collegamenti aerei esistenti o dall'introduzione di collegamenti supplementari da parte della Ryanair.

394 Allo stesso modo, un investitore operante in economia di mercato razionale non prevedrebbe l'ingresso di altre compagnie aeree o di attività commerciali nell'aeroporto interessato oltre la durata dei contratti e degli atti aggiuntivi stipulati con la Ryanair.

395 In tali circostanze, la Commissione non ha commesso un manifesto errore di valutazione non tenendo conto di effetti di rete troppo incerti.

396 Il terzo motivo, pertanto, deve essere respinto.

D. Sul quarto motivo, vertente sulla violazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, in quanto la Commissione non ha dimostrato che il requisito della selettività era soddisfatto

- 397 Le ricorrenti fanno valere, fondandosi sulla sentenza del 9 settembre 2014, *Hansestadt Lübeck/Commissione* (T-461/12, EU:T:2014:758), che la Commissione non ha dimostrato che esse avevano ricevuto un vantaggio selettivo in quanto le misure contrattuali non sono necessariamente tutte di natura selettiva. In particolare, la Commissione non avrebbe verificato se gli stessi vantaggi fossero stati offerti ad altri attuali o potenziali utenti dell'aeroporto di Pau.
- 398 A tal proposito si deve rammentare che l'articolo 107, paragrafo 1, TFUE vieta gli aiuti che «favor[iscono] talune imprese o talune produzioni», ossia gli aiuti selettivi (sentenza del 14 gennaio 2015, *Eventech*, C-518/13, EU:C:2015:9, punto 54).
- 399 Occorre ricordare anche che il requisito della selettività derivante dall'articolo 107, paragrafo 1, TFUE deve essere chiaramente distinto dall'individuazione concomitante di un vantaggio economico, in quanto, quando la Commissione rileva la presenza di un vantaggio, inteso in senso ampio, direttamente o indirettamente ascrivibile a una determinata misura, essa è tenuta a dimostrare, inoltre, che tale vantaggio vada a favore specificamente di una o più imprese. A tal fine, spetta ad essa dimostrare, in particolare, che la misura di cui trattasi introduce differenziazioni tra le imprese che, rispetto all'obiettivo perseguito, versano in una situazione analoga. Occorre dunque che il vantaggio sia concesso in modo selettivo e sia idoneo a porre talune imprese in una situazione più favorevole rispetto ad altre (v. sentenze del 4 giugno 2015, *Commissione/MOL*, C-15/14 P, EU:C:2015:362, punto 59, e del 30 giugno 2016, *Belgio/Commissione*, C-270/15 P, EU:C:2016:489, punto 48).
- 400 Occorre tuttavia osservare che il requisito della selettività è diverso a seconda che la misura di cui trattasi sia considerata un regime generale di aiuti oppure un aiuto individuale. In quest'ultimo caso, l'individuazione del vantaggio economico consente, in linea di principio, di presumere la sua selettività. Per contro, nell'esaminare un regime generale di aiuto, è necessario stabilire se la misura in questione, nonostante la constatazione che essa conferisce un vantaggio di portata generale, lo faccia a beneficio esclusivo di talune imprese o di taluni settori di attività (v., in tal senso, sentenze del 4 giugno 2015, *Commissione/MOL*, C-15/14 P, EU:C:2015:362, punto 60, e del 30 giugno 2016, *Belgio/Commissione*, C-270/15 P, EU:C:2016:489, punto 49).
- 401 Nel caso di specie, si deve considerare che dai contratti in questione, quali esaminati nella decisione impugnata, deriva un aiuto individuale.
- 402 Infatti, la Commissione ha rilevato, al punto 432 della decisione impugnata, che il vantaggio conferito alle ricorrenti era selettivo, perché risultava da disposizioni contrattuali specifiche alla Ryanair o all'AMS.
- 403 È necessario confermare tale conclusione. I contratti di servizi aeroportuali e i contratti di marketing corrispondenti, che devono essere considerati come un'unica misura (v. punti da 165 a 174 supra e segnatamente punto 172) contengono termini individualmente convenuti tra le parti. Essi precisano, da un lato, i collegamenti aerei che devono essere assicurati dalla Ryanair e i servizi aeroportuali che la CCIPB è tenuta a fornire alla Ryanair e, dall'altro, i servizi di marketing che l'AMS si impegna a fornire all'aeroporto di Pau. Essi definiscono in dettaglio i diritti aeroportuali e la remunerazione dei servizi di marketing che le ricorrenti e la CCIPB verseranno. In particolare, dalla decisione impugnata risulta che la remunerazione dei servizi di marketing, come negoziata tra la CCIPB e le ricorrenti, rappresentava una parte sostanziale dei costi incrementali, e pertanto un elemento importante per contribuire al flusso incrementale negativo prevedibile (introiti meno costi) che rappresenta il vantaggio a favore delle ricorrenti (v. punti 416 e 417 e le tabelle da 7 a 11 della decisione impugnata). Anche se i diritti aeronautici regolamentati sono in linea di principio applicabili a tutte le compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto di Pau, la remunerazione dei servizi di marketing era specifica al rapporto tra la CCIPB e le ricorrenti.

- 404 In tali circostanze, poiché i contratti in questione contengono condizioni espressamente concordate tra l'aeroporto di Pau e le ricorrenti e comportano un vantaggio per queste ultime, esse hanno un carattere selettivo.
- 405 Non è inoltre necessario valutare se i contratti in questione accordino vantaggi alle ricorrenti rispetto ad altri investitori che si trovano in una situazione fattuale e giuridica analoga (v., in tal senso, sentenza del 26 febbraio 2015, *Orange/Commissione*, T-385/12, non pubblicata, EU:T:2015:117, punto 52).
- 406 Infatti, il criterio del confronto del beneficiario con altri operatori in una situazione di fatto e di diritto analoga alla luce dell'obiettivo perseguito dalla misura trova origine e giustificazione nel quadro della valutazione del carattere selettivo di misure d'applicazione potenzialmente generale. Un siffatto criterio è pertanto irrilevante quando si tratta, come nel caso di specie, di valutare il carattere selettivo di una misura ad hoc, che riguarda soltanto un'impresa e che intende modificare taluni vincoli concorrenziali ad essa peculiari (sentenze del 26 ottobre 2016, *Orange/Commissione*, C-211/15 P, EU:C:2016:798, punti 53 e 54, e del 26 febbraio 2015, *Orange/Commissione*, T-385/12, non pubblicata, EU:T:2015:117, punto 53).
- 407 Per quanto riguarda la sentenza del 9 settembre 2014, *Hansestadt Lübeck/Commissione* (T-461/12, EU:T:2014:758), occorre rilevare che non è pertinente nel caso di specie, dal momento che essa riguardava una misura applicabile a una serie di operatori economici il cui esame di selettività doveva essere effettuato nell'ambito del regime giuridico istituito al fine di valutare se, in tale contesto, la suddetta misura rappresentasse un vantaggio per talune imprese rispetto ad altre che, alla luce dell'obiettivo perseguito da tale regime, si trovassero in una situazione fattuale e giuridica analoga (sentenza del 21 dicembre 2016, *Commissione/Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, EU:C:2016:971, punti 53 e 54), il che non si verifica nel caso di specie, tenuto conto, in particolare, della remunerazione per i servizi di marketing specificamente concordata tra l'aeroporto di Pau e le ricorrenti sulla base del listino dell'AMS.
- 408 Ne consegue che il quarto motivo deve essere respinto, così come il ricorso nella sua integralità.
- 409 Di conseguenza, il ricorso deve essere respinto in toto, senza che sia necessario pronunciarsi sulla domanda di misure di organizzazione del procedimento delle ricorrenti nella parte in cui riguarda misure diverse da quelle già ordinate.

IV. Sulle spese

- 410 Ai sensi dell'articolo 134, paragrafo 1, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché la Commissione ne ha fatto domanda, le ricorrenti, rimaste soccombenti, sono condannate a sopportare le proprie spese nonché quelle sostenute dalla Commissione.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Sesta Sezione ampliata)

dichiara e statuisce:

- 1) **Il ricorso è respinto.**
- 2) **La Ryanair DAC e l'Airport Marketing Services Ltd sono condannate a sopportare le proprie spese nonché quelle sostenute dalla Commissione europea.**

Berardis

Papasavvas

Spielmann

Csehi

Spineanu-Matei

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 13 dicembre 2018.

Firme

[*omissis*]