

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Seconda Sezione)

4 luglio 2006*

Nella causa T-177/04,

easyJet Airline Co. Ltd, con sede in Luton (Regno Unito), rappresentata inizialmente dai sigg. J. Cook, J. Parker e S. Dolan, solicitors, successivamente dagli avv.ti M. Werner e M. Waha, dalla sig.ra L. Mills, solicitor, dagli avv.ti M. de Lasala Lobera e R. Malhotra,

ricorrente,

contro

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dai sigg. P. Oliver, A. Bouquet e A. Whelan, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

convenuta,

* Lingua processuale: l'inglese.

sostenuta da

Repubblica francese, rappresentata dal sig. G. de Bergues, in qualità di agente, con domicilio eletto in Lussemburgo,

interveniante,

avente ad oggetto la domanda di annullamento della decisione della Commissione 11 febbraio 2004 che dichiara la compatibilità con il mercato comune della concentrazione tra la società Air France e Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, a condizione che siano rispettati gli impegni proposti (Caso n. IV/M.3280 — Air France/KLM),

IL TRIBUNALE DI PRIMO GRADO
DELLE COMUNITÀ EUROPEE (Seconda Sezione),

composto dai sigg. J. Pirrung, presidente, N.J. Forwood e S. Pappasavvas, giudici,
cancelliere: sig.ra K. Andová, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito alla trattazione orale del 23 novembre 2005,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Contesto normativo

- ¹ Ai sensi del suo art. 1, il regolamento (CEE) del Consiglio 21 dicembre 1989, n. 4064, relativo al controllo delle operazioni di concentrazione tra imprese [GU L 395, pag. 1, come rettificato (GU 1990, L 257, pag. 13), e come modificato dal regolamento (CE) del Consiglio 30 giugno 1997, n. 1310 (GU L 180, pag. 1), come rettificato, GU 1998, L 40, pag. 17], si applica a tutte le operazioni di concentrazione di dimensione comunitaria come definite ai nn. 2 e 3 dello stesso articolo.
- ² Conformemente all'art. 4, n. 1, del regolamento n. 4064/89, le operazioni di concentrazione di dimensione comunitaria devono essere previamente notificate alla Commissione.
- ³ Ai sensi dell'art. 6, n. 1, lett. b), del regolamento n. 4064/89, se la Commissione constata che l'operazione di concentrazione notificata, pur rientrando nel detto regolamento, non suscita gravi perplessità per quanto riguarda la sua compatibilità con il mercato comune, decide di non opporvisi e la dichiara compatibile con il mercato comune (in prosieguo: la «fase I»).

4 Al contrario, ai sensi dell'art. 6, n. 1, lett. c), del regolamento n. 4064/89, se la Commissione constata che l'operazione di concentrazione notificata rientra nel detto regolamento e suscita gravi perplessità per quanto riguarda la sua compatibilità con il mercato comune, decide di avviare la procedura (in prosieguo: la «fase II»).

5 Secondo l'art. 6, n. 2, del regolamento n. 4064/89:

«Se la Commissione constata che, a seguito di modifiche apportate dalle imprese interessate, un'operazione di concentrazione notificata non suscita più seri dubbi ai sensi del paragrafo 1, lettera c), essa può decidere di dichiarare tale operazione compatibile con il mercato comune a norma del paragrafo 1, lettera b).

La decisione adottata a norma del paragrafo 1, lettera b) può essere subordinata dalla Commissione a condizioni ed oneri destinati a garantire che le imprese interessate adempiano agli impegni assunti nei confronti della Commissione per rendere la concentrazione compatibile con il mercato comune».

6 Ai sensi dell'art. 6, n. 3, lett. b), del regolamento n. 4064/89, la Commissione ha facoltà di revocare la decisione adottata qualora le imprese partecipanti non osservino uno degli oneri di cui è corredata la decisione.

7 Nella comunicazione concernente le misure correttive considerate adeguate a norma del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio e del regolamento (CE) n. 447/98 della Commissione (GU 2001, C 68, pag. 3; in prosieguo: la

«comunicazione concernente le misure correttive»), la Commissione espone gli orientamenti che intende seguire in materia di impegni, enunciando in particolare quanto segue:

- spetta alle parti dimostrare chiaramente che le misure correttive proposte ripristinano durevolmente le condizioni di concorrenza effettiva nel mercato comune (punto 6) ed eliminare fin dall'inizio ogni incertezza in merito al tipo, alla portata e all'oggetto della misura proposta oltre che alla prospettiva di un'attuazione efficace, piena e tempestiva ad opera delle parti (punto 7);

- lo scopo principale degli impegni è quello di garantire strutture di mercato concorrenziali; gli impegni di natura strutturale, quale quello di vendita di una filiale, sono in linea di principio preferibili dal punto di vista dello scopo del regolamento n. 4064/89, in quanto impediscono l'emergere o il rafforzarsi di una posizione dominante previamente individuata dalla Commissione, senza richiedere, del resto, misure di sorveglianza a medio o a lungo termine; non si può tuttavia escludere automaticamente la possibilità che anche altri tipi di impegni siano atti a prevenire l'instaurazione o il rafforzamento di una posizione dominante; occorrerà allora stabilire caso per caso se tali impegni possano essere accettati (punto 9);

- gli impegni presentati alla Commissione nella fase I devono essere sufficienti a escludere chiaramente la presenza di seri dubbi ai sensi dell'art. 6, n. 1, lett. c), del regolamento n. 4064/89 (punto 11);

- se una concentrazione proposta rischia di creare o rafforzare una posizione dominante atta ad ostacolare la concorrenza effettiva, il mezzo più efficace per ripristinare tale concorrenza, a parte l'ipotesi di un divieto opposto all'operazione, è creare le condizioni per la costituzione di un nuovo operatore concorrenziale o per il rafforzamento di concorrenti già esistenti, mediante la cessione di attività (punto 13);

- le attività dismesse devono configurare un'azienda efficiente che, se gestita da un acquirente idoneo, possa fare concorrenza in maniera efficace e durevole all'ente risultante dalla concentrazione; di regola risponde a tali condizioni un'azienda preesistente in grado di operare autonomamente, ossia in modo indipendente dalle parti della concentrazione per quanto riguarda l'approvvigionamento di materie prime o altre forme di cooperazione, al di là di un periodo transitorio (punto 14);

- vi sono casi in cui la validità del pacchetto di cessione, per quanto riguarda le attività da includervi, dipende in ampia misura dall'identità dell'acquirente; in tali casi la Commissione autorizzerà la concentrazione solo a condizione che le parti si siano impegnate a non realizzare l'operazione notificata prima di aver stipulato un accordo vincolante con un acquirente del pacchetto di cessione già approvato dalla Commissione (punto 20);

- pur essendo la misura correttiva di elezione, la dismissione di attività non è tuttavia l'unico correttivo che la Commissione possa considerare adeguato; possono infatti darsi situazioni in cui la cessione di attività è impossibile; in tali circostanze la Commissione deve determinare se altri tipi di misure correttive possano avere, sul mercato, effetti sufficienti a ripristinare la concorrenza effettiva (punto 26).

⁸ La comunicazione della Commissione sulla definizione del mercato rilevante ai fini dell'applicazione del diritto comunitario in materia di concorrenza (GU 1997, C 372, pag. 5; in prosieguo: la «comunicazione sulla definizione del mercato») enuncia che le imprese sono soggette a tre principali fonti di pressioni concorrenziali: sostituibilità dell'offerta, sostituibilità della domanda e concorrenza potenziale. Dal punto di vista economico, e nella prospettiva della definizione del mercato rilevante, la sostituibilità sul versante della domanda costituisce il vincolo più immediato ed efficace che condiziona i fornitori di un determinato prodotto, specie in ordine alle loro decisioni in materia di prezzo (punto 13).

Fatti all'origine della controversia

1. *Imprese interessate*

- 9 L'11 febbraio 2004, al termine della fase I, la Commissione ha adottato la decisione che dichiara la concentrazione compatibile con il mercato comune, a condizione che siano rispettati gli impegni proposti, in applicazione dell'art. 6, n. 2, del regolamento n. 4064/89 (Caso n. IV/M.3280 — Air France/KLM) (GU C 60, pag. 5; in prosieguo: la «decisione impugnata»). La ricorrente è una compagnia aerea a basso costo, con sede nel Regno Unito, che propone servizi a prezzi interessanti verso numerose destinazioni in Europa.
- 10 L'Air France è un vettore aereo, con sede in Francia, che esercita la propria attività principalmente in tre settori: il trasporto aereo di passeggeri, il trasporto aereo di merci e i servizi di assistenza a terra. L'Air France gestisce una rete a stella i cui principali nodi aeroportuali (hub) si trovano a Roissy-Charles-de-Gaulle (in prosieguo: «CDG») per i voli internazionali e a Parigi-Orly (in prosieguo: «Orly») per i voli interni. L'Air France è altresì uno dei membri fondatori dell'alleanza SkyTeam, di cui gli altri membri sono le società Aeromexico, Alitalia, Continental Airlines, CSA Czech Airlines, Delta, Northwest Airlines e Korean Air.
- 11 La KLM è un vettore aereo, con sede nei Paesi Bassi, che esercita la propria attività essenzialmente in quattro settori: il trasporto aereo di passeggeri, il trasporto aereo di merci, i servizi di assistenza a terra e i voli di linea a basso costo tramite la sua filiale Transavia. La KLM gestisce una rete a stella il cui principale nodo aeroportuale si trova ad Amsterdam-Schiphol. La KLM ha concluso con la Northwest Airlines una convenzione relativa principalmente alle rotte dell'Atlantico settentrionale.

2. *Procedimento amministrativo dinanzi alla Commissione*

- 12 Il 18 dicembre 2003 l'Air France e la KLM hanno notificato alla Commissione, in applicazione del regolamento n. 4064/89, un accordo quadro sottoscritto il 16 ottobre 2003. Tale accordo prevedeva l'acquisizione da parte dell'Air France di tutti gli interessi economici della KLM oltre che la progressiva acquisizione del suo controllo. L'Air France doveva acquisire, quindi, in un primo tempo, il 49% dei diritti di voto all'interno della KLM, il che le avrebbe conferito un diritto di veto sulle operazioni strategiche, cioè l'adozione del piano strategico, del bilancio e la nomina dei direttori della KLM, poi, in un secondo momento, i rimanenti diritti di voto (in prosieguo: la «Concentrazione»).
- 13 Il 23 dicembre 2003, sulla base dell'art. 11 del regolamento n. 4064/89, la Commissione ha inviato una richiesta di informazioni sulla Concentrazione a più di 90 concorrenti, tra cui la ricorrente. Il 14 gennaio 2004 la ricorrente ha presentato le proprie osservazioni.
- 14 Il 21 gennaio 2004, in applicazione dell'art. 6, n. 2, del regolamento n. 4064/89, l'Air France e la KLM hanno proposto determinati impegni alla Commissione. Il 23 gennaio 2004 questa ha comunicato gli impegni ai terzi interessati allo scopo di raccogliergli le osservazioni. Il 30 gennaio e il 4 febbraio 2004 la ricorrente ha espresso le proprie critiche sugli impegni proposti dalle parti della Concentrazione.
- 15 L'11 febbraio 2004, al termine della fase I, la Commissione ha adottato la decisione impugnata, considerando la Concentrazione compatibile con il mercato comune a condizione che fossero rispettati gli impegni proposti.

3. *Impegni accettati dalla Commissione*

¹⁶ Al fine di fugare i seri dubbi sollevati dalla Concentrazione in ordine alla sua compatibilità con il mercato comune, l'Air France e la KLM hanno proposto determinati impegni per risolvere i problemi di concorrenza su quattordici rotte, di cui nove in Europa (Parigi-Amsterdam, Lione-Amsterdam, Marsiglia-Amsterdam, Tolosa-Amsterdam, Bordeaux-Amsterdam, Milano-Amsterdam, Roma-Amsterdam, Venezia-Amsterdam e Bologna-Amsterdam). Gli impegni, soggetti al controllo di un mandatario, possono essere riassunti come segue:

- impegni assunti sulle rotte a corto raggio (o rotte europee): l'ente risultante dalla concentrazione si impegna a mettere a disposizione, senza compensazione finanziaria e conformemente alla procedura specificata negli impegni, alcuni slot ad Amsterdam e/o a Parigi e/o a Lione e/o a Milano e/o a Roma, e a consentire ad uno o più nuovi operatori di attivare, su rotte europee identificate, servizi quotidiani (nuovi o aggiuntivi) di trasporto aereo di linea di passeggeri senza scali; per la rotta Parigi-Amsterdam devono essere cedute fino a sei frequenze al giorno, per la rotta Milano-Amsterdam, fino a quattro frequenze al giorno, per le rotte Lione-Amsterdam e Roma-Amsterdam, fino a tre frequenze al giorno e, per le rotte Marsiglia-Amsterdam, Tolosa-Amsterdam, Bordeaux-Amsterdam, Venezia-Amsterdam e Bologna-Amsterdam, fino a due frequenze al giorno;
- impegni assunti sulle rotte a lungo raggio (o rotte intercontinentali): negli aeroporti di Amsterdam e di Parigi saranno messi a disposizione slot per le rotte a lungo raggio identificate dalla decisione impugnata come problematiche dal punto di vista della concorrenza;

- impegni sulle modalità di liberazione degli slot: gli slot liberati dall'ente risultante dalla concentrazione saranno situati in una fascia oraria a non più di 90 minuti rispetto all'ora richiesta dal nuovo operatore per le rotte a lungo raggio e in una fascia oraria a non più di 30 minuti rispetto all'ora richiesta dal nuovo operatore per le rotte europee; sulla base della sostituibilità di CDG e di Orly per i servizi europei di trasporto aereo di passeggeri, i nuovi operatori potenziali possono richiedere slot nell'uno o nell'altro di tali aeroporti;

- la durata degli impegni relativi agli slot è illimitata; l'ente risultante dalla concentrazione avrà tuttavia la possibilità di appellarsi alla clausola di riesame se lo giustificano circostanze eccezionali o mutamenti radicali delle condizioni del mercato, per esempio l'attivazione di un servizio di trasporto aereo concorrenziale su una tratta a lungo raggio o europea identificata; in quel caso la Commissione può decidere di rimuovere, modificare o sostituire uno o più impegni assunti; se, in esito a tale riesame, la Commissione conclude che l'obbligo incombente all'ente risultante dalla concentrazione di liberare slot su una data rotta è estinto, il nuovo operatore potrà continuare ad utilizzare gli slot ricevuti precedentemente; se cessa di utilizzare gli slot su una data rotta, questi devono essere restituiti al coordinatore degli slot;

- congelamento delle frequenze: l'ente risultante dalla concentrazione si impegna a non aggiungere frequenze sulle rotte Parigi-Amsterdam o Lione-Amsterdam, a seconda dei casi, per un periodo avente inizio con l'avvio delle operazioni da parte del nuovo prestatore di servizi di trasporto aereo sulla rotta interessata; tale congelamento delle frequenze si protrarrà per sei stagioni consecutive, fissate dall'International Air Transport Association (IATA); inoltre, l'ente risultante dalla concentrazione si impegna, da un lato, a non aggiungere frequenze alle quattordici settimanali sulla rotta Amsterdam-New-York (aeroporto J.F. Kennedy) e, dall'altro, a non aggiungere frequenze sulla rotta Amsterdam-New-York (aeroporto di Newark) per sei stagioni consecutive, fissate dall'IATA, aventi inizio con l'attivazione di un servizio senza scali da parte del nuovo prestatore di servizi di trasporto aereo su tale rotta;

- accordi interlinea: se un nuovo operatore ne fa richiesta, l'ente risultante dalla concentrazione si impegna a concludere con esso un accordo interlinea per tutte le rotte identificate nella decisione impugnata;

- accordi speciali relativi a quote parte: se un nuovo operatore potenziale ne fa richiesta, l'ente risultante dalla concentrazione si impegna a concludere con esso un accordo speciale relativo a quote parte per il traffico con origine e destinazione reali in Francia e/o nei Paesi Bassi, a condizione che una parte del viaggio si svolga sulla rotta Parigi-Amsterdam;

- programma di fidelizzazione: se un nuovo operatore ne fa richiesta, l'ente risultante dalla concentrazione gli consentirà di partecipare al suo programma di fidelizzazione per le rotte identificate nella decisione impugnata, alle stesse condizioni degli altri partner membri dell'alleanza di cui è parte l'ente risultante dalla concentrazione;

- servizi intermodali: se una società di trasporto ferroviario o un'altra società di trasporto di superficie che gestiscono tratte tra la Francia e i Paesi Bassi e/o tra l'Italia e i Paesi Bassi ne fa richiesta, l'ente risultante dalla concentrazione si impegna a concludere con essa un accordo intermodale; ai sensi di tale accordo, l'ente risultante dalla concentrazione assicurerà il trasporto aereo di passeggeri su una parte del percorso, mentre il trasporto sul percorso restante sarà assicurato dal partner intermodale;

- accordi di prenotazione di capacità: su richiesta di un nuovo operatore potenziale, l'ente risultante dalla concentrazione si impegna a concludere con esso un accordo di prenotazione di capacità per il traffico avente origine e destinazione reali, da un lato, nei Paesi Bassi e, dall'altro, a Marsiglia, Tolosa o Bordeaux, a condizione che una parte del viaggio si svolga sulla tratta Parigi-Amsterdam; l'accordo di prenotazione di capacità si fonda su un numero fisso di posti e resta in vigore per almeno una stagione intera, fissata dall'IATA; tale accordo copre al massimo, da un lato, il 15% di posti proposti su una data frequenza e, dall'altro, 30 posti su un aeromobile;

- obblighi tariffari: ogni volta che abbassa una tariffa pubblicata sulla rotta Parigi-Amsterdam, l'ente risultante dalla concentrazione si impegna ad applicare una riduzione equivalente sulla tariffa corrispondente della rotta Lione-Amsterdam, purché quest'ultima rotta non sia coperta da un servizio di trasporto aereo concorrente.

Procedimento e conclusioni delle parti

- 17 Con atto introduttivo depositato nella cancelleria del Tribunale il 14 maggio 2004, la ricorrente ha introdotto il presente ricorso.
- 18 Con atto depositato nella cancelleria del Tribunale il 24 settembre 2004, la Repubblica francese ha chiesto di intervenire nel presente procedimento a sostegno delle conclusioni della Commissione. Il 9 novembre 2004 la ricorrente ha chiesto che alcuni dati coperti, a suo avviso, da segreto commerciale ricevessero un trattamento riservato. Con ordinanza 17 dicembre 2004, il presidente della Seconda Sezione del Tribunale ha accolto l'intervento della Repubblica francese. Entro i termini impartiti, l'interveniente ha depositato la propria memoria e le altre parti le osservazioni a questa relative.
- 19 Poiché l'interveniente non ha sollevato obiezioni sull'istanza di trattamento riservato, le è stata inviata una versione non riservata delle memorie, come inizialmente previsto dalla detta ordinanza 17 dicembre 2004.
- 20 Con lettera del 26 ottobre 2005, l'interveniente ha informato la cancelleria del Tribunale che non intendeva partecipare all'udienza.

21 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale ha deciso di avviare la trattazione orale. Le parti hanno svolto le loro difese orali e hanno risposto ai quesiti del Tribunale all'udienza del 23 novembre 2005.

22 La ricorrente chiede che il Tribunale voglia:

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

23 La Commissione e l'interveniente chiedono che il Tribunale voglia:

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

Sulla domanda di adozione di mezzi istruttori

24 Con lettera depositata nella cancelleria del Tribunale il 3 ottobre 2005, la ricorrente ha chiesto l'adozione di mezzi istruttori volti a far produrre alla Commissione, da un lato, tutte le risposte ricevute alla sua richiesta di informazioni del 23 dicembre 2003 oltre che tutti i documenti che le erano stati trasmessi dalle compagnie aeree

Meridiana, Virgin Express e Volare e, dall'altro, tutti i documenti di lavoro relativi agli impegni proposti nonché tutta la corrispondenza ivi afferente, intercorsa con le parti della Concentrazione.

- 25 Il Tribunale considera tale istanza un'offerta di prova. Ora, secondo l'art. 48, n. 1, del regolamento di procedura del Tribunale, le parti possono, anche nella replica e nella controreplica, proporre nuovi mezzi di prova a sostegno delle loro argomentazioni, motivando il ritardo nella presentazione dei mezzi suddetti.
- 26 Nel caso di specie occorre necessariamente rilevare che la ricorrente ha chiesto l'adozione di mezzi istruttori circa 11 mesi dopo aver depositato la replica, senza per questo spiegare le ragioni di un simile ritardo. Conseguentemente, all'udienza la ricorrente è stata invitata a spiegare le ragioni che, a suo avviso, giustificerebbero il ritardo della sua domanda. In tale contesto ha dichiarato che un simile ritardo si spiegherebbe per il fatto che in un primo tempo aveva pensato di presentare un ricorso contro la decisione della Commissione mediante la quale questa le aveva negato l'accesso ai documenti che essa desiderava ottenere. Tale esitazione sul rimedio giurisdizionale da adottare, benché possa spiegare il fatto che la ricorrente non abbia depositato direttamente la sua domanda in seguito al detto rifiuto, non giustifica tuttavia il fatto che la ricorrente abbia aspettato diversi mesi prima di agire di conseguenza.
- 27 Inoltre, e indipendentemente dalla tardività di tale istanza, il Tribunale ritiene di avere sufficienti elementi a partire dalle memorie e dalle difese orali delle parti per potersi pronunciare sulla presente controversia. Pertanto, la domanda di adozione di mezzi istruttori è respinta.

Sulla ricevibilità

1. *Argomenti delle parti*

- 28 La ricorrente sostiene di essere direttamente e individualmente interessata dalla decisione impugnata. Essendo attiva sui mercati in cui l'ente risultante dalla concentrazione opererà, la ricorrente ritiene di essere direttamente interessata dalla decisione impugnata. La ricorrente sarebbe altresì individualmente interessata, essendo uno dei principali concorrenti dell'Air France e della KLM su diverse rotte e dovendo anche essere considerata un potenziale concorrente dell'Air France su altre linee in Francia, in particolare quelle a destinazione di e provenienti da CDG e Orly. Sottolinea peraltro di avere svolto un ruolo attivo nel procedimento amministrativo conclusosi con la decisione impugnata, partecipazione che, alla luce della giurisprudenza, la identificherebbe alla stessa stregua dei destinatari (sentenza del Tribunale 19 maggio 1994, causa T-2/93, Air France/Commissione, Racc. pag. II-323, punto 44).
- 29 La Commissione si interroga sulla ricevibilità del presente ricorso in quanto la ricorrente non sarebbe interessata dalle tratte su cui incide la Concentrazione.

2. *Giudizio del Tribunale*

Sulla legittimazione ad agire

- 30 Ai sensi dell'art. 230, quarto comma, CE, qualsiasi persona fisica o giuridica può proporre ricorso contro le decisioni prese nei suoi confronti e contro le decisioni che, pur apparendo come un regolamento o una decisione presa nei confronti di altre persone, la riguardano direttamente ed individualmente.

- 31 Nel caso di specie, la ricorrente non è una delle parti della Concentrazione e non è quindi destinataria della decisione impugnata. Si deve conseguentemente verificare se sia direttamente e individualmente interessata da tale decisione.
- 32 Nel presente procedimento, la decisione impugnata, consentendo la realizzazione immediata della Concentrazione, era in grado di provocare una modificazione immediata della situazione dei mercati interessati. Poiché la volontà delle parti della Concentrazione di realizzare la medesima era fuor di dubbio, gli operatori economici che intervenivano sul mercato o sui mercati interessati potevano considerare acquisita, alla data della decisione impugnata, una modificazione immediata o rapida dello stato del mercato (v., in questo senso, sentenza del Tribunale 24 marzo 1994, causa T-3/93, Air France/Commissione, Racc. pag. II-121, punto 80). Ne risulta che la ricorrente è direttamente interessata dalla decisione impugnata.
- 33 Occorre conseguentemente valutare se la ricorrente sia anche individualmente interessata dalla decisione impugnata.
- 34 Secondo una giurisprudenza costante, i soggetti che non siano destinatari di una decisione possono sostenere che questa li riguarda individualmente soltanto qualora la decisione li tocchi a causa di determinate qualità personali o di particolari circostanze atte a distinguerli dalla generalità e, per questo motivo, li identifichi alla stessa stregua dei destinatari (sentenze della Corte 15 luglio 1963, causa 25/62, Plaumann/Commissione, Racc. pag. 195, in particolare pag. 220, e 23 maggio 2000, causa C-106/98 P, Comité d'entreprise de la Société française de production e a./Commissione, Racc. pag. I-3659, punto 39; sentenza del Tribunale 27 aprile 1995, causa T-435/93, ASPEC e a./Commissione, Racc. pag. II-1281, punto 62).
- 35 Nel caso di una decisione che constati la compatibilità di un'operazione di concentrazione con il mercato comune e qualora si tratti di un'impresa terza, si deve

determinare se questa sia individualmente interessata in funzione, da un lato, della sua partecipazione al procedimento amministrativo e, dall'altro, dell'incidenza sulla sua posizione sul mercato. Se è vero che la semplice partecipazione al procedimento non è, di per sé, certamente sufficiente a dimostrare che la ricorrente sia individualmente interessata dalla decisione, specie nell'ambito delle concentrazioni, il cui dettagliato esame richiede contatti regolari con numerose imprese, la partecipazione attiva al procedimento amministrativo costituisce tuttavia un elemento regolarmente preso in considerazione dalla giurisprudenza in materia di concorrenza, anche nel settore più specifico del controllo delle concentrazioni, per accertare, unitamente ad altre circostanze specifiche, la ricevibilità del suo ricorso (v., in questo senso, sentenze della Corte 28 gennaio 1986, causa 169/84, Cofaz e a./Commissione, Racc. pag. 391, punti 24 e 25, e 31 marzo 1998, cause riunite C-68/94 e C-30/95, Francia e a./Commissione, detta «Kali & Salz», Racc. pag. I-1375, punti 54-56; sentenze del Tribunale 19 maggio 1994, Air France/Commissione, punto 28 supra, punti 44-46, e 3 aprile 2003, causa T-114/02, BaByliss/Commissione, Racc. pag. II-1279, punto 95).

³⁶ In primo luogo, per quanto riguarda la partecipazione al procedimento amministrativo, si deve notare che la ricorrente vi ha preso attivamente parte, in particolare rispondendo, il 14 gennaio 2004, alla richiesta di informazioni della Commissione del 23 dicembre 2003 e comunicando, il 30 gennaio 2004, le sue osservazioni sul tenore degli impegni proposti dall'Air France. Peraltro, il 30 gennaio 2004 la ricorrente ha partecipato ad una conferenza telefonica relativa agli impegni proposti con la Commissione e il 4 febbraio 2004 ha illustrato le risposte alle domande rivolte dalla Commissione sugli impegni proposti dalle parti della Concentrazione.

³⁷ In secondo luogo, per quanto riguarda l'incidenza sulla posizione sul mercato, dagli scritti della ricorrente, non contestati dalla Commissione, si evince che essa è uno dei principali concorrenti dell'Air France, in Francia e su diverse rotte dirette, tra cui Parigi-Marsiglia, Parigi-Nizza, Parigi-Londra, e della KLM, su diverse rotte dirette, tra cui Amsterdam-Edimburgo, Amsterdam-Londra e Amsterdam-Nizza. Inoltre, la ricorrente opera su uno dei mercati in cui sono attive le parti della Concentrazione, vale a dire la rotta Amsterdam-Nizza.

- 38 Pertanto, la ricorrente è individualmente interessata dalla decisione impugnata.
- 39 Alla luce di quanto sopra esposto, la ricorrente è direttamente e individualmente interessata dalla decisione impugnata ed è pertanto legittimata ad agire contro di essa.

Sull'interesse ad agire

- 40 Per quanto riguarda l'interesse ad agire della ricorrente, si deve ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, un ricorso di annullamento proposto da una persona fisica o giuridica è ricevibile solo in quanto il ricorrente abbia un interesse all'annullamento dell'atto impugnato (sentenze del Tribunale 14 settembre 1995, cause riunite T-480/93 e T-483/93, Antillean Rice Mills e a./Commissione, Racc. pag. II-2305, punto 59; 25 marzo 1999, causa T-102/96, Gencor/Commissione, Racc. pag. II-753, punto 40, e 30 gennaio 2002, causa T-212/00, Nuove Industrie Molisane/Commissione, Racc. pag. II-347, punto 33). Tale interesse dev'essere reale ed effettivo (sentenza del Tribunale 17 settembre 1992, causa T-138/89, NBV e NVB/Commissione, Racc. pag. II-2181, punto 33) e va valutato il giorno in cui il ricorso viene proposto (sentenze della Corte 16 dicembre 1963, causa 14/63, Forges de Clabecq/Alta Autorità, Racc. pag. 703, in particolare pag. 732, e sentenza del Tribunale 24 aprile 2001, causa T-159/98, Torre e a./Commissione, Racc. PI pagg. I-A-83 e II-395, punto 28). Esso esiste solo qualora il ricorso, con il suo esito, possa procurare un beneficio alla parte che lo ha proposto (v. sentenza del Tribunale 28 settembre 2004, causa T-310/00, MCI/Commissione, Racc. pag. II-3253, punto 44 e giurisprudenza ivi citata).
- 41 Nel caso di specie, il giorno della presentazione del ricorso la ricorrente aveva un interesse esistente ed effettivo all'annullamento della decisione impugnata, giacché essa autorizza, sub condizione, un'operazione di concentrazione, realizzata da due suoi concorrenti, in grado di incidere sulla sua situazione commerciale. Conseguentemente, non si può contestare l'interesse ad agire della ricorrente nei confronti della decisione impugnata. Tale conclusione non è rimessa in discussione dal difetto di interesse ad agire sollevato dalla Commissione in relazione al terzo e al

quinto motivo. Infatti, ammesso che la nozione di irricevibilità per difetto di interesse ad agire possa applicarsi autonomamente ad un solo motivo, il terzo e il quinto motivo costituiscono, nel caso di specie, critiche rivolte a diversi elementi del ragionamento della Commissione che l'hanno indotta ad adottare il dispositivo della decisione impugnata, e quest'ultima nuoce alla ricorrente.

42 Da quanto precede risulta che il presente ricorso è ricevibile.

Sul merito

43 La ricorrente deduce cinque motivi a sostegno del suo ricorso di annullamento. Con il primo motivo la ricorrente addebita alla Commissione di aver commesso un manifesto errore di valutazione omettendo di analizzare il rafforzamento della posizione dominante dell'ente risultante dalla concentrazione su tratte ove non vi erano sovrapposizioni, dirette o indirette, tra le attività delle parti della Concentrazione. Con il secondo motivo la ricorrente sostiene che la Commissione ha commesso un manifesto errore di valutazione omettendo di analizzare un eventuale rafforzamento della posizione dominante dell'ente risultante dalla concentrazione sul mercato dell'acquisto di servizi aeroportuali. Con il terzo motivo la ricorrente sostiene che la Commissione ha commesso un manifesto errore di valutazione ritenendo che CDG e Orly fossero intercambiabili. Con il quarto motivo la ricorrente sostiene che la Commissione ha commesso un manifesto errore di valutazione non prendendo in considerazione la situazione futura della concorrenza in caso di mancata realizzazione della Concentrazione. Infine, con il quinto motivo, la ricorrente fa valere che la decisione impugnata è viziata da manifesto errore di valutazione in quanto gli impegni sono insufficienti per fugare i seri dubbi sulla compatibilità della Concentrazione con il mercato comune espressi dalla Commissione.

44 Secondo una giurisprudenza costante, il sindacato esercitato dal giudice comunitario sulle valutazioni complesse di ordine economico effettuate dalla Commissione nell'esercizio del potere discrezionale che le attribuisce il regolamento n. 4064/89

deve limitarsi alla verifica dell'osservanza delle norme relative alla procedura e alla motivazione nonché dell'esattezza materiale dei fatti, dell'insussistenza di errore manifesto di valutazione e di sviamento di potere (sentenze del Tribunale 3 aprile 2003, causa T-342/00, Petrolensence e SG2R/Commissione, Racc. pag. II-1161, punto 101, e 21 settembre 2005, causa T-87/05, EDP/Commissione, Racc. pag. II-3745, punto 151).

45 Ai sensi dell'art. 2, n. 3, del regolamento n. 4064/89, devono essere dichiarate incompatibili con il mercato comune le operazioni di concentrazione che creano o rafforzano una posizione dominante da cui risulti che una concorrenza effettiva è ostacolata in modo significativo nel mercato comune o in una parte sostanziale di esso. Viceversa, la Commissione è tenuta a dichiarare compatibile con il mercato comune qualsiasi operazione di concentrazione notificata che rientra nell'ambito di applicazione del regolamento ogniqualevolta non ricorrano i due presupposti elencati dalla detta disposizione. In mancanza di creazione o di rafforzamento di una posizione dominante, l'operazione dev'essere quindi autorizzata senza che sia necessario esaminare gli effetti dell'operazione sulla concorrenza effettiva (sentenza 19 maggio 1994, Air France/Commissione, punto 28 supra, punto 79).

46 È alla luce di tali considerazioni che occorre esaminare i cinque motivi dedotti dalla ricorrente.

1. *Sul primo motivo, relativo ad un manifesto errore di valutazione dovuto alla mancata analisi del rafforzamento della posizione dominante dell'ente risultante dalla concentrazione su tratte ove non esistevano sovrapposizioni tra le attività dell'Air France e della KLM*

Argomenti delle parti

47 Per quanto riguarda il trasporto di linea di passeggeri, la ricorrente fa osservare che la Commissione ha definito il mercato di prodotti in questione sulla base di coppie

formate dal luogo di origine e dal luogo di destinazione (in prosieguo: il «metodo O & D»), dove ogni coppia costituiva un mercato distinto dal punto di vista della domanda. La ricorrente ritiene invece che la Commissione avrebbe dovuto analizzare l'offerta di «viaggi aerei di piacere» su una base più ampia di quella di una segmentazione per coppie di città, nell'ambito del «mercato generale tempo libero/vacanze».

48 Inoltre, considera che la Commissione avrebbe dovuto valutare se la Concentrazione rischiasse di creare o di rafforzare una posizione dominante su ogni mercato all'interno dell'Unione europea. Pertanto, la Commissione avrebbe commesso un manifesto errore di valutazione omettendo di esaminare gli effetti della Concentrazione sulle rotte esenti da sovrapposizioni tra le attività dell'Air France e della KLM. La ricorrente rimprovera in particolare alla Commissione di non avere verificato se i vantaggi aggiuntivi derivanti dalla Concentrazione e l'ampliamento della rete e del peso dell'Air France a livello internazionale avrebbero avuto l'effetto di rafforzare la sua posizione su tali tratte. La ricorrente ritiene che in tal modo la Commissione si sia discostata dalla sua prassi relativa alla valutazione del rafforzamento da una posizione dominante quale illustrata da numerose decisioni adottate ai sensi dell'art. 8, n. 2, del regolamento n. 4064/89, in cui essa ha preso in considerazione l'impatto più vasto delle concentrazioni notificate sui mercati collegati, al di là della zona di sovrapposizione diretta [v., in particolare, in questo senso, decisione della Commissione 3 luglio 2001, 2004/134/CE, che dichiara l'incompatibilità di una concentrazione con il mercato comune e con il funzionamento dell'accordo SEE (Caso COMP/M.2220 — General Electric/Honeywell) (GU 2004, L 48, pag. 1)].

49 Il manifesto errore di valutazione che deriverebbe da tale omissione nell'analisi del rafforzamento della posizione dominante dell'ente risultante dalla concentrazione sarebbe accentuato dal fatto che la Commissione avrebbe riconosciuto, in applicazione dell'art. 81, n. 3, CE, i vantaggi offerti ai consumatori dalle joint ventures o dagli altri accordi di cooperazione che univano le compagnie aeree. Nel caso di specie, la ricorrente considera che la facoltà concessa a una compagnia aerea o a un'alleanza di proporre vantaggi in termini di concorrenza, come coincidenze migliori, tariffe più basse o anche nuovi collegamenti, è in grado di influenzare i consumatori in ordine alla scelta della compagnia aerea o dell'alleanza. Tuttavia, la Commissione avrebbe a torto considerato tali vantaggi come favorevoli alla concorrenza e non come costitutivi di un rafforzamento di posizione dominante.

- 50 A titolo di esempio, per quanto riguarda l'ampliamento dei collegamenti, la ricorrente fa valere che i passeggeri che desiderino viaggiare da Biarritz ad Amsterdam non dispongono di un volo diretto e devono transitare, a loro scelta, dall'aeroporto di Clermont-Ferrand, di Lione, di Parigi o di Nizza. In tal modo, a suo avviso, la Concentrazione rafforzerà la posizione dell'Air France sul mercato Biarritz-Amsterdam. Infatti, i passeggeri che desiderino andare da Biarritz ad Amsterdam sarebbero indotti a viaggiare con l'Air France, giacché la Concentrazione consentirebbe di aumentare i collegamenti tra questi quattro aeroporti e Amsterdam. Un ragionamento simile potrebbe applicarsi alla tratta Brest-Amsterdam, in quanto l'ampliamento dei collegamenti risultante dalla Concentrazione avrebbe rafforzato la posizione dell'Air France.
- 51 La Commissione considera che, nel caso di specie, occorre definire il mercato dei servizi di trasporto aereo di passeggeri seguendo il metodo O & D. A tale proposito rileva che la ricorrente non ha precisato che cosa intendesse per «viaggi aerei di piacere» né per «mercato generale tempo libero/vacanze», omettendo così di indicare chiaramente in che cosa consisterebbe un metodo per la definizione del mercato su una base più ampia.
- 52 Quanto agli effetti sui collegamenti esenti da sovrapposizioni, la Commissione ritiene che la ricorrente non possa limitarsi ad affermare che essa avrebbe dovuto esaminarli senza precisare di quali collegamenti si trattasse nel caso di specie. Inoltre, né le parti della Concentrazione né i terzi consultati nell'ambito del procedimento amministrativo avrebbero lasciato intendere che la Concentrazione rischiava di avere effetti anticoncorrenziali sui collegamenti esenti da sovrapposizioni, ad eccezione di quelli in cui l'Air France o la KLM erano potenziali concorrenti. Per quanto riguarda l'affermazione della ricorrente sul collegamento Biarritz-Amsterdam, la Commissione considera che esso rappresenta un mercato distinto e che la sua analisi deve fondarsi, da un lato, sulla potenziale concorrenza in forma di voli diretti tra Biarritz e Amsterdam e, dall'altro, sulla concorrenza effettiva o potenziale sui collegamenti indiretti tra tali destinazioni. Ora, da tale analisi risulterebbe che la Concentrazione non restringe la concorrenza e un'analoga constatazione si applicherebbe al collegamento Brest-Amsterdam. Conseguentemente, il presente motivo sarebbe privo di qualsiasi fondamento.

53 L'interveniente ritiene che la Commissione abbia definito correttamente il mercato rilevante e che sia infondato l'argomento della ricorrente secondo cui la Commissione non avrebbe esaminato gli effetti della Concentrazione sui mercati esenti da sovrapposizioni.

Giudizio del Tribunale

54 Il presente motivo si articola in due parti. In primo luogo, la ricorrente fa valere che la Commissione non ha analizzato l'incidenza dell'operazione, dal punto di vista della concorrenza, sul mercato dei «viaggi aerei di piacere». In secondo luogo, la ricorrente fa osservare che la Commissione ha ommesso di analizzare gli effetti della Concentrazione sui mercati esenti da sovrapposizioni.

55 Al fine di valutare se la Concentrazione progettata crei o rafforzi una posizione dominante, la Commissione deve definire anzitutto il mercato rilevante (sentenza della Corte 21 febbraio 1973, causa 6/72, Europemballage e Continental Can/Commissione, Racc. pag. 215, punto 32, e sentenza del Tribunale 12 dicembre 1991, causa T-30/89, Hilti/Commissione, Racc. pag. II-1439, punti 46 e 64).

56 Nel caso di specie, e al fine di definire il mercato di prodotti in questione, la Commissione ha effettuato un'analisi della sostituibilità sul fronte della domanda. Dalla decisione impugnata emerge che, per i servizi di trasporto aereo di passeggeri, secondo la Commissione un mercato di prodotti dev'essere definito in base al metodo O & D. Conformemente a tale metodo, ogni collegamento da un punto di origine a un punto di destinazione dev'essere considerato un mercato distinto. Al fine di stabilire se la combinazione tra un luogo di origine e un luogo di destinazione costituisca un mercato di prodotti rilevante, a giusto titolo la Commissione ha esaminato, al 'considerando' 9 della decisione impugnata, le diverse possibilità di trasporto offerte alla clientela tra tali due punti (v., in questo senso, sentenza della Corte 11 aprile 1989, causa 66/86, Ahmed Saeed Flugreisen e a., Racc. pag. 803, punti 39-41, e sentenza 19 maggio 1994, Air France/Commissione, punto 28 supra, punto 84).

57 Il Tribunale ha invitato la ricorrente, in sede di udienza, a chiarire la sua posizione sulla definizione del mercato, indicando se intendesse o meno contestare la definizione del mercato data dalla Commissione. La ricorrente ha risposto in senso negativo, spiegando che non intendeva contestare la fondatezza del metodo O & D adottato, ma mettere in evidenza il fatto che, a suo avviso, la Commissione avrebbe dovuto effettuare la sua analisi della concorrenza su altri mercati rilevanti, che avrebbero dovuto essere definiti in maniera diversa.

Sulla mancata analisi dell'impatto della Concentrazione sul mercato dei viaggi aerei di piacere

58 Si deve infine ricordare che, ai sensi dell'art. 44, n. 1, lett. c), del regolamento di procedura, il ricorso deve indicare l'oggetto della controversia e l'esposizione sommaria dei motivi dedotti. Tale indicazione dev'essere sufficientemente chiara e precisa per consentire alla parte convenuta di preparare la sua difesa e al Tribunale di pronunciarsi sul ricorso, eventualmente senza altre informazioni a supporto. Al fine di garantire la certezza del diritto e una corretta amministrazione della giustizia è necessario, affinché un ricorso sia considerato ricevibile, che gli elementi essenziali di fatto e di diritto sui quali esso è fondato emergano, anche sommariamente, purché in modo coerente e comprensibile, dall'atto introduttivo stesso (ordinanza del Tribunale 28 aprile 1993, causa T-85/92, De Hoe/Commissione, Racc. pag. II-523, punto 20, e sentenza del Tribunale 29 gennaio 1998, causa T-113/96, Dubois e Figli/Consiglio e Commissione, Racc. pag. II-125, punto 29).

59 Nel caso di specie, se si eccettua la menzione della mancata analisi della Concentrazione per quanto riguarda i «viaggi aerei di piacere», mercato che non è chiaramente definito dalla ricorrente nelle sue memorie, questa non adduce alcun argomento a sostegno della sua affermazione. Infatti, la ricorrente si è limitata ad affermare che, per alcuni passeggeri che desiderano effettuare un viaggio di piacere, diversi luoghi di destinazione sono intercambiabili. Tuttavia, non ha descritto le caratteristiche di questo presunto mercato. Ebbene, in mancanza di una definizione più precisa del mercato di cui la ricorrente afferma l'esistenza, è impossibile per il Tribunale valutare se fosse necessario che la Commissione lo esaminasse.

60 Conseguentemente, occorre necessariamente concludere che le condizioni fissate dall'art. 44, n. 1, lett. c), del regolamento di procedura nel caso di specie non sono soddisfatte.

61 In ogni caso, il Tribunale considera che la ricorrente non ha dimostrato in che modo una definizione del mercato fondata sul metodo O & D, che comprende in larga misura i collegamenti relativi ai «viaggi aerei di piacere», non consenta di analizzare tutti i problemi di concorrenza che la Concentrazione possa eventualmente provocare.

62 Pertanto, la prima parte del motivo è irricevibile.

Sulla mancata analisi dell'impatto della Concentrazione sui mercati esenti da sovrapposizioni

63 Si deve rammentare che la Commissione deve esaminare, in particolare in virtù dell'art. 2 del regolamento n. 4064/89, gli effetti in termini di concorrenza sui mercati ove esistono rischi di creazione o di rafforzamento di una posizione dominante in grado di ostacolare significativamente la concorrenza. Orbene, non si può escludere che una concentrazione possa produrre simili effetti su mercati in cui non vi è sovrapposizione tra le attività dei partecipanti a una concentrazione.

64 Benché l'analisi della concorrenza sviluppata dalla Commissione sia in parte guidata dalle preoccupazioni manifestate dai terzi consultati nell'ambito del procedimento amministrativo, questo deve identificare, anche in mancanza di qualsiasi impulso espresso dei detti terzi, ma alla luce di indizi seri, i problemi di concorrenza provocati dalla Concentrazione su tutti i mercati sui quali vi potrebbe essere un'incidenza.

- 65 Tuttavia, quando si rimprovera alla Commissione di non aver preso in considerazione un eventuale problema di concorrenza su mercati esenti da qualsiasi sovrapposizione tra le attività delle parti di una concentrazione, spetta al ricorrente fornire indizi seri che dimostrino in maniera tangibile l'esistenza di un problema di concorrenza che, a causa del suo impatto, avrebbe dovuto essere esaminato dalla Commissione.
- 66 Al fine di ottemperare a ciò, incombe al ricorrente identificare i mercati interessati, descrivere la situazione della concorrenza in assenza di concentrazione e indicare quali sarebbero i probabili effetti di una concentrazione stante la situazione della concorrenza su tali mercati.
- 67 Nel caso di specie, la ricorrente si limita ad affermare che la Commissione avrebbe a torto ristretto la sua analisi della concorrenza ai mercati su cui vi erano sovrapposizioni dirette e indirette tra le attività delle parti della Concentrazione, dispensandosi dal dimostrare la sua argomentazione. Infatti, la ricorrente si limita a sottolineare che l'Air France gode di un monopolio su 27 delle 42 linee interne in partenza da Parigi, dispone del 61,8% della capacità totale per quanto riguarda le linee in partenza dalla Francia e detiene il 53% del numero totale degli slot disponibili a Orly nonché il 74% di quelli disponibili a CDG.
- 68 Tali dati numerici sono comunque insufficienti per concludere che l'affermazione della ricorrente sui mercati esenti da sovrapposizioni sia fondata, giacché essa omette di identificarli chiaramente.
- 69 Per quanto riguarda gli esempi addotti dalla ricorrente relativamente ai passeggeri che desiderino viaggiare da Brest o Biarritz a destinazione di Amsterdam e che sarebbero indotti a scegliere l'Air France a causa dell'ampliamento dei collegamenti risultante dalla Concentrazione, la dimostrazione della ricorrente si limita alla citazione di questa semplice constatazione, per nulla fondata su elementi di fatto probanti. Inoltre, come dimostrato dalla Commissione, l'analisi del mercato deve prendere in considerazione, da un lato, la potenziale concorrenza sui voli diretti tra

Biarritz o Brest e Amsterdam e, dall'altro, la concorrenza effettiva o potenziale sui voli indiretti tra queste stesse città. Secondo la Commissione, nessun elemento tangibile dimostrerebbe che l'Air France e la KLM fossero potenziali concorrenti sulla tratta Biarritz-Amsterdam per i voli diretti né che la KLM potesse essere considerata potenziale concorrente dell'Air France sui voli indiretti tra tali città.

70 Inoltre, per quanto riguarda il collegamento Brest-Amsterdam, la Commissione, non contestata su questo punto dalla ricorrente, ha sottolineato che non esisteva nessun volo diretto e che i passeggeri dovevano transitare da Lione, Marsiglia, Nizza o Parigi. A questo proposito si deve ricordare che la decisione impugnata ha riconosciuto che i mercati Lione-Amsterdam, Marsiglia-Amsterdam e Parigi-Amsterdam sollevavano problemi di concorrenza e che erano stati proposti impegni al fine di rimediarvi. Quanto al mercato Nizza-Amsterdam, che riguarda solo un modesto numero di passeggeri, emerge dalla decisione impugnata che la KLM e la sua filiale Basiq Air sono in concorrenza con la ricorrente, che deterrebbe su tale tratta una quota consistente di mercato. Al contrario, l'Air France gestirebbe solamente un servizio con coincidenza e su tale tratta deterrebbe una quota di mercato inferiore all'1% ('considerando' 79 della decisione impugnata). La Commissione ha quindi ritenuto che tale collegamento non sollevasse problemi di concorrenza.

71 Il Tribunale ritiene che la ricorrente non fornisca alcun elemento che dimostri che tali constatazioni siano viziate da manifesto errore di valutazione.

72 Infine, il fatto che la Commissione abbia riconosciuto i vantaggi offerti ai consumatori dalle joint ventures o dagli accordi di cooperazione tra compagnie aeree, in applicazione dell'art. 81, nn. 1 e 3, CE, non dimostrerebbe l'esistenza di un manifesto errore di valutazione. Infatti, un'operazione di concentrazione, così come un accordo tra concorrenti esonerato ai sensi dell'art. 81, n. 3, CE, può creare conseguenti benefici in termini di concorrenza di cui possono godere i consumatori. A questo proposito si deve ricordare che il controllo sulle concentrazioni non si fonda su un divieto di simili benefici, bensì sullo scopo di evitare che si creino o

rafforzino posizioni dominanti tali per cui venga ostacolata in modo significativo una concorrenza effettiva nel mercato comune. La possibilità di offrire ai passeggeri, grazie alla Concentrazione, prestazioni a prezzi migliori potrebbe costituire solo in casi limitati un eventuale indicatore della creazione o del rafforzamento di una posizione dominante, per esempio nel caso in cui l'ente risultante dalla concentrazione avesse l'intenzione o la capacità di praticare prezzi predatori.

73 Nel caso di specie, dato che la ricorrente non dimostra in maniera tangibile che l'ente risultante dalla concentrazione sarebbe in grado di proporre ai passeggeri interessanti vantaggi rispetto alla concorrenza su altri mercati, da essa del resto non definiti, la creazione o il rafforzamento di una posizione dominante e il concomitante pregiudizio per la concorrenza che ne risulterebbe sui detti mercati non sono stati dimostrati.

74 Pertanto, il Tribunale considera che la ricorrente non ha saputo dimostrare che la Commissione abbia commesso un manifesto errore di valutazione non estendendo la sua analisi ai mercati esenti da sovrapposizioni.

75 Dovendo respingere la seconda parte del presente motivo, ne consegue che il primo motivo dev'essere integralmente respinto.

2. Sul secondo motivo, relativo a un manifesto errore di valutazione dovuto alla mancata analisi del rafforzamento della posizione dominante dell'ente risultante dalla concentrazione sul mercato dell'acquisto di servizi aeroportuali

Argomenti delle parti

76 La ricorrente sostiene che la Commissione ha omesso di prendere in considerazione la qualità di acquirenti di servizi aeroportuali dell'Air France e della KLM, laddove la

sua prassi decisionale tenderebbe a esaminare gli effetti di una concentrazione sui mercati di approvvigionamento [decisione della Commissione 20 novembre 1996, 97/277/CE, che dichiara una concentrazione incompatibile con il mercato comune (Caso n. IV/M.784 — Kesko/Tuko) (GU 1997, L 110, pag. 53); decisione della Commissione 30 luglio 1997, 97/816/CE, che dichiara una concentrazione compatibile con il mercato comune e con il funzionamento dell'accordo SEE (Caso IV/M.877 — Boeing/McDonnell Douglas) (GU L 336, pag. 16), e decisione della Commissione 3 febbraio 1999, 1999/674/CE, relativa ad un procedimento a norma del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio (Caso n. IV/M.1221 — Rewe/Meinl) (GU L 274, pag. 1)]. Nel caso di specie, il mercato a monte sarebbe il mercato dei servizi legati alle infrastrutture aeroportuali per i quali è dovuta una tassa, vale a dire l'esercizio e la manutenzione delle piste, l'utilizzazione delle vie di circolazione e delle aree di movimento, nonché l'avvicinamento guidato per aeromobili civili [decisione della Commissione 26 luglio 2000, 2000/521/CE, relativa ad un procedimento a norma dell'articolo 86, paragrafo 3, del Trattato CE (GU L 208, pag. 36)].

77 La ricorrente rileva che nella decisione impugnata la Commissione avrebbe riconosciuto di aver preso in considerazione le preoccupazioni sollevate da alcuni concorrenti, in particolare per quanto riguarda l'esistenza di una posizione dominante nei nodi aeroportuali ('considerando' 161 della decisione impugnata). La Commissione avrebbe quindi preteso l'assunzione di determinati impegni per porre rimedio alla posizione dominante di cui beneficerebbe l'Air France nel suo nodo aeroportuale a Parigi. Procedendo in tal modo, la Commissione avrebbe considerato, implicitamente, che la Concentrazione poteva rafforzare la posizione dell'Air France a CDG e a Orly sul mercato dell'acquisto dei servizi aeroportuali.

78 La ricorrente fa valere che CDG e Orly sono dominati dall'Air France, sottolineando peraltro che la Aéroports de Paris (in prosieguo: l'«AdP»), che gestisce tali aeroporti e assegna gli slot, e l'Air France erano imprese pubbliche. A questo proposito, la ricorrente ricorda che si può considerare che gli organi preposti all'assegnazione degli slot esercitino un'attività economica (sentenza del Tribunale 12 dicembre 2000, causa T-128/98, Aéroports de Paris/Commissione, Racc. pag. II-3929, punto 121). La Commissione non avrebbe preso in considerazione il fatto che la

Concentrazione potrebbe comportare la creazione o il rafforzamento di una posizione dominante su un mercato dell'acquisto di servizi aeroportuali, come quello di Parigi dominato dall'AdP.

- 79 La Commissione rileva che la ricorrente invoca per la prima volta, nel contesto del presente ricorso, l'esistenza di un mercato dell'acquisto di servizi aeroportuali, laddove tale questione non era mai stata sollevata durante il procedimento amministrativo. Nota, inoltre, che la ricorrente non precisa che cosa intenda per «servizi aeroportuali» e si limita ad invocare argomenti relativi all'attribuzione degli slot. Non si farebbe alcun riferimento ai servizi aeroportuali come generalmente intesi, per esempio i servizi di ristorazione e di assistenza a terra. La Commissione ritiene, dunque, che non occorresse esaminarli, sottolineando che nulla provava che il mercato dell'acquisto di tali servizi dovesse formare oggetto della sua indagine.
- 80 In primo luogo la Commissione fa osservare che è generalmente riconosciuto che gli slot sono indispensabili alla fornitura di servizi di trasporto aereo. Di conseguenza, sostiene che non vi era alcuna ragione per considerare tali servizi come un'attività distinta. Inoltre, secondo la Commissione, l'attribuzione degli slot è un'attività amministrativa e non economica, cosicché l'AdP agisce in quanto autorità pubblica e non come impresa. Del resto, l'organismo responsabile dell'attribuzione degli slot in Francia, nel caso degli aeroporti coordinati, sarebbe l'Association pour la coordination des horaires (COHOR), e non l'AdP come sostenuto dalla ricorrente. Inoltre, né l'ente risultante dalla concentrazione né alcun'altra impresa potrebbero esercitare sugli organismi incaricati dell'attribuzione degli slot un controllo che possa essere considerato posizione dominante nel senso del regolamento n. 4064/89 o dell'art. 82 CE.
- 81 In secondo luogo, per quanto riguarda i servizi definiti come relativi all'accesso alle infrastrutture aeroportuali per i quali è dovuta una tassa, la Commissione considera che non basta che la ricorrente dimostri l'esistenza di tale mercato, ma deve provare che la Commissione abbia commesso un manifesto errore di valutazione non focalizzando la sua indagine su quel mercato.

Giudizio del Tribunale

82 Il presente motivo si articola in due parti. In un primo tempo la ricorrente fa valere che la Commissione ha ommesso di analizzare il rafforzamento della posizione dell'ente risultante dalla concentrazione sul mercato dell'acquisto di servizi aeroportuali, da essa definito come mercato dei servizi relativi alle infrastrutture, quali l'esercizio e la manutenzione delle piste, l'utilizzazione delle vie di circolazione e delle aree di movimento, nonché l'avvicinamento guidato per aeromobili civili, per i quali è percepita una tassa. In un secondo tempo la ricorrente fa osservare che la Commissione avrebbe ommesso di esaminare l'influenza commerciale che l'ente risultante dalla concentrazione potrebbe esercitare sull'AdP.

83 Le parti sono state invitate, in sede di udienza, a indicare se tali servizi costituiscano uno o più mercati rilevanti, che dovrebbero essere dissociati da quelli definiti in base al metodo O & D. La Commissione, non contestata su questo punto dalla ricorrente, ha ritenuto che tali servizi costituissero più mercati rilevanti, che sarebbero distinti da quelli definiti in base al metodo citato.

Sulla mancata considerazione del rafforzamento della posizione dominante sul mercato dell'acquisto di servizi aeroportuali

84 Nel caso di specie, la ricorrente si limita al semplice postulato secondo cui esisterebbe un mercato distinto per i servizi legati all'accesso alle infrastrutture aeroportuali per le quali è riscossa una tassa, e sul quale l'ente risultante dalla concentrazione sarebbe dotato di un potere d'acquisto superiore, senza fornire la minima prova della creazione o del rafforzamento di una posizione dominante in grado di ostacolarvi la concorrenza.

- 85 All'udienza la ricorrente è stata invitata a indicare in che modo, a suo avviso, la Concentrazione comporterebbe un rafforzamento di posizione dominante sul mercato interessato, essendo le sue memorie lacunose a tale riguardo. Tuttavia, il Tribunale considera che la ricorrente non è stata capace di addurre elementi pertinenti che dimostrassero un simile rafforzamento e, conseguentemente, l'esistenza di un manifesto errore di valutazione imputabile alla Commissione a questo proposito.
- 86 Ad abundantiam, il Tribunale rileva che il 'considerando' 73 della decisione impugnata riconosce che le parti della Concentrazione, «rispetto ai loro concorrenti, traggono vantaggi di economia di scala nei due aeroporti (...) oltre che un maggior potere di negoziazione dei prezzi con i fornitori esterni in relazione all'ingegneria, ai servizi di assistenza a terra, alle strutture aeroportuali ecc.». Ne risulta, secondo la decisione impugnata, che «l'ente risultante dalla concentrazione avrebbe una posizione molto forte su tale collegamento tra i nodi aeroportuali» rappresentati da Parigi e Amsterdam.
- 87 Pertanto, la Commissione ha riconosciuto l'incidenza in termini di concorrenza che la Concentrazione può avere sui nodi aeroportuali. Il fatto che la Commissione abbia dato per acquisiti i problemi di concorrenza connessi alle attività commerciali esercitate nei nodi aeroportuali delle parti della Concentrazione senza effettuare un'analisi precisa di tali mercati non costituisce un manifesto errore di valutazione che possa rimettere in discussione la legittimità della decisione impugnata. Infatti, tale constatazione ha condotto la Commissione ad accettare impegni il cui scopo espresso era di temperare il maggior peso, considerato globalmente e, in particolare, in relazione al riconoscimento di una posizione dominante, nei nodi aeroportuali dell'ente risultante dalla concentrazione.
- 88 Pertanto, la prima parte del motivo dev'essere respinta.

Sull'influenza rafforzata dell'ente risultante dalla concentrazione nei confronti dell'AdP

89 La ricorrente sostiene che l'AdP, la quale a suo dire è incaricata in particolare dell'attribuzione degli slot, potrebbe essere pregiudicata dalla posizione dominante dell'ente risultante dalla concentrazione a Parigi.

90 In primo luogo, per quanto riguarda l'attribuzione degli slot, si deve ricordare che essa era disciplinata, all'epoca dei fatti, dal regolamento (CEE) del Consiglio 18 gennaio 1993, n. 95, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (GU L 14, pag. 1). L'art. 4 di tale regolamento così recita:

«(...) Ogni Stato membro garantisce che il coordinatore svolga le sue mansioni, nell'ambito del (...) regolamento, in maniera indipendente. (...) Il coordinatore agisce (...) in modo imparziale, non discriminatorio e trasparente[,] è responsabile dell'assegnazione delle bande orarie [e] controlla costantemente l'utilizzazione delle bande orarie (...)».

91 Da quanto precede risulta che l'attribuzione degli slot rientra in un ambito regolamentare che impedisce, in linea di principio, che l'organismo incaricato dell'attribuzione privilegi l'ente risultante dalla concentrazione concedendogli un maggior numero di slot rispetto ai suoi concorrenti. A questo proposito, all'udienza la ricorrente e la Commissione hanno dichiarato di non volersi pronunciare sull'identità effettiva dell'ente competente (AdP o COHOR).

92 Peraltro, occorre necessariamente constatare che la ricorrente non fornisce alcun elemento pertinente che dimostri che nel caso di specie le parti della Concentrazione potrebbero influenzare in un modo o nell'altro il detto organismo.

- 93 In secondo luogo, occorre rilevare che generalmente si opera una distinzione tra le attività puramente amministrative dell'AdP, come i compiti di polizia, e le attività di gestione e di esercizio degli aeroporti parigini, che sono compensate da canoni commerciali varianti a seconda del fatturato realizzato (sentenza Aéroports de Paris/ Commissione, punto 78 supra, punto 112). Non si può quindi contestare che l'AdP sia responsabile di due tipi di attività intrinsecamente differenti: da un lato, le attività dette «di servizio pubblico» e, dall'altro, le attività commerciali, che sono necessariamente soggette alle regole della concorrenza. Di conseguenza, il fatto che l'Air France e l'AdP fossero due imprese pubbliche non costituisce una presunzione d'intesa, come sembra sottintendere la ricorrente.
- 94 Alla luce di quanto sopra esposto si deve respingere la seconda parte del presente motivo e, di conseguenza, integralmente il secondo motivo.

3. Sul terzo motivo, relativo a un manifesto errore di valutazione della sostituibilità di CDG e di Orly

Argomenti delle parti

- 95 La ricorrente contesta il ragionamento seguito dalla Commissione sulla sostituibilità di CDG e di Orly. Considerando l'ubicazione di questi aeroporti, la ricorrente rileva che, secondo i suoi calcoli, CDG si trova a una distanza dal centro di Parigi quasi doppia rispetto a Orly (30 chilometri contro 18 chilometri); Orly si trova a sud del centro di Parigi, mentre CDG a nord-est. Inoltre, ritiene che, essendo Orly un aeroporto di minori dimensioni, il tempo necessario per scendere da un aereo e giungere a un punto di collegamento con altri mezzi di trasporto sia ivi inferiore a quello necessario a CDG. Di conseguenza, da Orly si raggiungerebbe più rapidamente il centro di Parigi.

96 La ricorrente fa valere che, in pratica, la maggior parte dei vettori a lungo raggio che operano in rete hanno concentrato le loro attività a CDG, mentre Orly rimane destinato maggiormente al traffico a corto raggio europeo e interno. Infatti, a suo dire, CDG gestirebbe considerevoli volumi di trasferimenti tra voli, mentre Orly sarebbe un aeroporto più vecchio e quindi meno attrezzato a gestire simili volumi. L'Air France concentrerebbe quindi i suoi voli a lungo raggio intercontinentali a CDG e utilizzerebbe Orly per i voli interni. Sarebbe pertanto necessario partire da CDG per avere accesso a voli intercontinentali, giacché è là che i vettori che operano in rete sono insediati. Peraltro, essendo le tasse aeroportuali nettamente più elevate di quelle imposte a Orly, i vettori a basso costo sarebbero più inclini ad operare da Orly. La ricorrente aggiunge che la Commissione stessa ha riconosciuto che buona parte dei consumatori non considera i due aeroporti come sostituibili ('considerando' 28 della decisione impugnata). A suo avviso, se la Commissione dichiara che occorre prendere in considerazione la sostituibilità degli aeroporti, tanto dal punto di vista della domanda quanto da quello dell'offerta, non analizza però la situazione considerando gli aeroporti come fornitori diretti di servizi alle compagnie aeree. La Commissione non avrebbe quindi tratto la conclusione che ne deriva, vale a dire che le compagnie aeree, in quanto consumatori di servizi aeroportuali, hanno esigenze diverse a seconda che si tratti di compagnie aeree in rete, come Air France, o vettori a basso costo.

97 La Commissione ricorda che il riconoscimento della sostituibilità tra CDG e Orly consente ai nuovi potenziali operatori di richiedere slot nell'uno o nell'altro di tali aeroporti (punto 1.3.9 del pacchetto di impegni). Pertanto, la conclusione contestata non pregiudicherebbe affatto la ricorrente, in quanto questa non avrebbe un legittimo interesse a sollevare tale motivo, che sarebbe di conseguenza irricevibile (sentenza NBV e NVB/Commissione, punto 40 supra, punti 31 e segg.).

98 Quanto al merito del motivo, l'elemento decisivo per il riconoscimento della sostituibilità geografica non sarebbe la distanza che separa i due aeroporti dal centro di Parigi, ma il tempo necessario per arrivarvi. Contrariamente a quanto la ricorrente lascerebbe intendere, CDG sarebbe adeguatamente servito dai trasporti pubblici e i due aeroporti sarebbero peraltro ugualmente ben collegati al centro di

Parigi. Inoltre, la Commissione non contesta gli argomenti della ricorrente secondo cui CDG sarebbe principalmente utilizzato per i voli a lungo raggio, mentre Orly si concentrerebbe essenzialmente sui voli a corto raggio. Ciò nondimeno, tali argomenti atterrebbero all'offerta, criterio meno importante della domanda per determinare l'esistenza di una sostituibilità.

Giudizio del Tribunale

- 99 Come indicato dalla Commissione nella comunicazione sulla definizione del mercato, la concorrenza sottopone le imprese a tre grandi fonti di pressione: sostituibilità dell'offerta, sostituibilità della domanda e concorrenza potenziale. Dal punto di vista economico, e nella prospettiva della definizione del mercato rilevante, la sostituibilità sul versante della domanda costituisce il vincolo più immediato ed efficace che condiziona i fornitori di un determinato prodotto, specie in ordine alle loro decisioni in materia di prezzo (punto 13). La sostituibilità dev'essere presa in considerazione, quindi, non solamente dal punto di vista dell'offerta, ma anche della domanda, che rimane, in linea di principio, il criterio di valutazione più efficace.

— Sull'ubicazione dei due aeroporti

- 100 Come messo in rilievo dalla Commissione, l'elemento determinante per valutare la sostituibilità geografica di CDG e di Orly dal punto di vista della domanda non è la distanza che vi sarebbe tra un punto di partenza principale e i due aeroporti, ma il tempo necessario per accedere a questi a partire da quel punto. La ricorrente non ha fornito alcun elemento che dimostri che tale criterio non costituisce un importante indicatore dell'esistenza della sostituibilità geografica.

- 101 Nel caso di specie, la ricorrente non può contestare il fatto che i tempi di accesso a tali due aeroporti sono equivalenti, giacché essa stessa ha dichiarato che sarebbero necessari 33 minuti (con l'RER B) per raggiungere CDG dal boulevard Saint-Michel e 30 minuti per raggiungere Orly (con l'RER B o con la linea Orlyval). A questo proposito, l'argomento della ricorrente — secondo cui questo tempo di accesso per raggiungere il centro di Parigi varierebbe secondo i due aeroporti in funzione del tempo richiesto, una volta scesi dall'aereo, per arrivare ad altri mezzi di trasporto — non è dimostrato da alcun elemento di fatto probante.
- 102 Conseguentemente, la ricorrente non ha dimostrato l'errore manifesto che la Commissione avrebbe commesso riconoscendo la sostituibilità dei due aeroporti dovuta al fatto che per il consumatore è indifferente recarsi a CDG o a Orly per prendere un volo e raggiungere il centro di Parigi dall'uno o dall'altro aeroporto.

— Sui tipi di volo offerti dai due aeroporti

- 103 In primo luogo, quanto alla sostituibilità della domanda, la Commissione ha ritenuto che, per i passeggeri che viaggiano da un dato punto ad un altro (che si tratti di passeggeri sensibili al fattore tempo o meno), CDG e Orly fossero sostituibili, essendo situati nella stessa zona servita dai mezzi e disponendo di modalità di accesso comparabili ('considerando' 29 della decisione impugnata).
- 104 Infatti, si deve ricordare che, per esaminare la sostituibilità dei due aeroporti, la Commissione deve prendere in considerazione tutta la domanda, giacché i clienti insensibili al fattore tempo hanno esigenze diverse, essendo più flessibili. La Commissione ha così avuto modo di riconoscere che, per numerosi clienti d'affari, CDG e Orly non erano sostituibili, in quanto Orly offre meno coincidenze ('considerando' 28 della decisione impugnata). Le aspettative dei clienti d'affari hanno quindi indotto la Commissione a considerare che esistevano dei «sotto-

mercati» a seconda della sensibilità dei passeggeri al fattore tempo. Tuttavia tali considerazioni, che riguardano determinati clienti d'affari, i quali rappresentano solo una parte della domanda, non sono tali da rimettere in discussione la conclusione sulla sostituibilità. Da un lato, la Commissione ha espressamente riconosciuto le specifiche esigenze di questa categoria di passeggeri. Dall'altro, la ricorrente non ha fornito alcun elemento che dimostri che le aspettative dei passeggeri sensibili al fattore tempo, che corrispondono a quelle della maggior parte dei clienti d'affari, avrebbero dovuto prevalere su quelle degli altri clienti insensibili al fattore tempo, i quali considerano sostituibili i due aeroporti.

105 Per quanto riguarda l'affermazione della ricorrente secondo cui la Commissione non avrebbe considerato che le compagnie aeree, in quanto clienti e quindi consumatori di servizi aeroportuali, avrebbero esigenze diverse a seconda che si tratti di compagnie aeree in rete o di vettori a basso costo, cosicché i due aeroporti non potrebbero essere considerati sostituibili, il Tribunale constata che la ricorrente non fornisce dati probanti che esplicitino tale posizione.

106 Da quanto precede risulta che la ricorrente non ha fornito alcun elemento pertinente che dimostri che la Commissione sarebbe giunta all'erronea conclusione, con riferimento alla domanda, che i due aeroporti parigini erano sostituibili.

107 In secondo luogo, per quanto riguarda l'offerta fatta ai consumatori dalle compagnie aeree a partire da uno degli aeroporti, si deve considerare che gli argomenti della ricorrente relativi, da un lato, ai tipi di volo che gli aeroporti offrono in funzione della specificità delle loro infrastrutture e, dall'altro, alle caratteristiche proprie dei due aeroporti hanno un impatto più limitato, come precedentemente evidenziato.

108 Il Tribunale rileva che la Commissione ha riconosciuto le specificità funzionali dei due aeroporti addotte dalla ricorrente, giacché essa ha constatato che, dal punto di vista dell'offerta, la maggior parte dei vettori in rete consideravano sostituibili i due aeroporti, anche se hanno concentrato le loro attività a CDG, mentre le compagnie aeree attive su Orly concentrano principalmente le loro attività sul traffico interno. Infatti, per certe compagnie aeree, i due aeroporti potrebbero non essere sostituibili a seconda dei mercati serviti (traffico di transito o traffico da punto a punto, collegamenti interni o internazionali) e dei costi generati (v., in questo senso, 'considerando' 28 della decisione impugnata). Nella decisione impugnata si afferma dunque che la sostituibilità può essere valutata in modo diverso, in particolare per le compagnie aeree a basso costo, per le quali è importante poter scegliere l'aeroporto al fine di ridurre i costi al minimo, giacché le tasse aeroportuali praticate possono differire da un aeroporto all'altro ('considerando' 28 della decisione impugnata). Ne risulta che la Commissione ha effettuato un'analisi globale al fine di riconoscere la sostituibilità dei due aeroporti prendendo in considerazione, tra i vari criteri, le specificità commerciali proprie delle compagnie a basso costo.

109 Alla luce di quanto precede, la ricorrente non ha addotto elementi probanti che dimostrino l'esistenza di un manifesto errore di valutazione della sostituibilità tra CDG e Orly.

110 Pertanto, il terzo motivo dev'essere respinto.

4. Sul quarto motivo, relativo a un manifesto errore di valutazione dovuto al mancato esame degli effetti della Concentrazione sulla potenziale concorrenza

Argomenti delle parti

111 La ricorrente ritiene, in primo luogo, che la Commissione avrebbe dovuto prendere in considerazione la strategia commerciale della KLM nell'ipotesi in cui la

Concentrazione non fosse stata realizzata, alla luce dell'impatto delle modifiche che si sarebbero prodotte a causa della liberalizzazione del settore aereo e del mandato affidato alla Commissione per la negoziazione degli accordi relativi ai servizi aerei tra la Comunità e i paesi terzi. Fa valere che le compagnie aeree della Comunità, tra cui la KLM, dovrebbero ottenere la libertà di proporre servizi illimitati, in particolare con ampi diritti di traffico senza restrizioni dei prezzi o degli orari.

- 112 La ricorrente considera, in secondo luogo, che, in mancanza di concentrazione con l'Air France, la KLM dovrebbe essere il più probabile nuovo operatore a Parigi, poiché il mercato interno della KLM sarebbe alquanto limitato, il che l'incoraggerebbe ad estendersi a livello internazionale e all'interno dell'Europa. Inoltre, la KLM svolgerebbe le sue attività nelle vicinanze di Parigi, il che le consentirebbe di avere una solida conoscenza del mercato franco-belga, e la concorrenza nei servizi di trasporto aereo internazionale in provenienza da Parigi sarebbe peraltro limitata. La ricorrente ritiene, quindi, che la Concentrazione consenta all'Air France di eliminare il suo più probabile concorrente potenziale a Parigi e di conservare la sua posizione dominante sui mercati interni.
- 113 La Commissione sostiene che, in ragione dell'ampiezza della liberalizzazione del settore aereo e del gran numero di accordi interessati, prevedere la durata di un simile processo è puramente speculativo. Inoltre, sottolinea che la KLM, non essendo un'impresa in grado di avere reali e concrete possibilità di entrare sul mercato di cui si tratta, non può essere considerata un potenziale concorrente dell'Air France a Parigi.

Giudizio del Tribunale

- 114 Il presente motivo si articola in due parti relative, in primo luogo, all'incidenza, dal punto di vista della concorrenza, della liberalizzazione del settore aereo e, in secondo luogo, alla qualità di potenziale concorrente della KLM a Parigi.

- 115 Quanto alla liberalizzazione del settore aereo, la ricorrente non giunge a dimostrare, in mancanza di elementi concreti addotti a sostegno della sua affermazione, che la detta liberalizzazione, il cui impatto rimane difficile da misurare, avrebbe consentito alla KLM di sviluppare la sua posizione concorrenziale e, in tal modo, di accrescere il suo peso commerciale e di far concorrenza all'Air France a Parigi, in particolare proponendo servizi a partire da Parigi e con destinazione in paesi extraeuropei. Pertanto, la prima parte del motivo dev'essere respinta.
- 116 Per quanto riguarda il carattere di potenziale concorrente della KLM a Parigi, si deve ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, l'esame delle condizioni di concorrenza si fonda non solo sulla concorrenza attuale tra le imprese già presenti sul mercato di cui trattasi, ma anche sulla concorrenza potenziale, onde accertare se, in considerazione della struttura del mercato e del contesto economico e giuridico che ne determina il funzionamento, sussistano possibilità reali e concrete che le imprese interessate si facciano concorrenza reciproca o che un nuovo concorrente possa inserirsi sul mercato di cui trattasi e fare concorrenza alle imprese già impiantate (sentenza del Tribunale 15 settembre 1998, cause riunite T-374/94, T-375/94, T-384/94 e T-388/94, *European Night Services e a./Commissione*, Racc. pag. II-3141, punto 137).
- 117 A questo proposito occorre esaminare, in primo luogo, l'argomento relativo al carattere limitato del mercato interno della KLM quale descritto dalla ricorrente e, in secondo luogo, l'argomento addotto, in particolare, in relazione alla vicinanza di Amsterdam, centro di attività della KLM, a Parigi.

Sul carattere limitato del mercato interno della KLM

- 118 Dalla decisione impugnata emerge che una compagnia aerea in rete può essere considerata un potenziale concorrente su una rotta solamente se questa può essere collegata direttamente al suo nodo aeroportuale. Infatti, al 'considerando' 17, la

decisione impugnata così si esprime: «[i]l sistema a stella è determinante nella decisione dei vettori gestori di rete di gestire (o meno) un servizio di trasporto aereo di passeggeri su una determinata coppia O & D». Aggiunge che «[l]e compagnie aeree che gestiscono una rete concentrano il traffico su un nodo aeroportuale e smistano i passeggeri grazie ad un collegamento in direzione di diversi raggi della rete a stella» e che, «[i]n generale, le compagnie aeree evitano di entrare su coppie di città non collegate ai loro nodi aeroportuali». A questo proposito, si deve rilevare che la ricorrente non contesta il fatto che le compagnie aeree in rete concentrino effettivamente le loro attività nei loro rispettivi nodi aeroportuali.

- 119 Per quanto riguarda le rotte a corto raggio, come spiegato dalla Commissione, i costi a carico delle compagnie aeree in rete sono tali che queste si impegnano generalmente a fornirli solo se sono collegate ai loro nodi aeroportuali o se sono l'unico gestore su quelle tratte. Conseguentemente, qualsiasi nuovo operatore su tali rotte sarebbe logicamente la compagnia nazionale del punto di origine o di destinazione dei detti collegamenti ovvero una compagnia a basso costo, il che spiega perché la KLM non potrebbe operare su quei mercati qualora le rotte non fossero collegate ad Amsterdam.
- 120 Quanto ai collegamenti a lungo raggio, dalle memorie della Commissione risulta che una certa quota di passeggeri dev'essere costituita da passeggeri in coincidenza, affinché una compagnia aerea possa vendere un numero consistente di posti e conservare la redditività a lungo termine del suo servizio. Ciò supporrebbe, di conseguenza, che essa possa alimentare il suo servizio a lungo raggio con il traffico delle altre rotte per mezzo del suo nodo aeroportuale.
- 121 Nel caso di specie, è pacifico tra le parti che, ad Amsterdam, i passeggeri sono per la maggior parte in coincidenza, il che consente quindi alla KLM di conservare la redditività della sua attività nel suo nodo aeroportuale. Ebbene, la ricorrente non dimostra che la KLM disponga di una rete che le permetta, a partire da Parigi, di incanalare passeggeri verso altre destinazioni in Francia. Pertanto, ammesso che la

KLM abbia l'intenzione di sviluppare le sue attività, che la ricorrente definisce limitate, la sua organizzazione non sembra consentirle di esercitare una pressione in termini di concorrenza sull'Air France a Parigi.

- ¹²² Si deve constatare che, nel caso di specie, la ricorrente non dimostra in misura sufficiente che l'impostazione relativa alla centralizzazione delle attività della KLM ad Amsterdam, applicata dalla Commissione, sia viziata da manifesto errore di valutazione.

Sulla vicinanza di Amsterdam, centro di attività della KLM, a Parigi e sul carattere limitato della concorrenza esistente nei servizi di trasporto aereo internazionale in provenienza da Parigi

- ¹²³ Dalle memorie della Commissione emerge che l'istituzione di un collegamento tra due aeroporti vicini come Parigi e Amsterdam non appare strategicamente redditizia. Altre compagnie aeree avrebbero quindi ragioni commerciali più evidenti della KLM per entrare su tale mercato, sapendo che per un passeggero sarebbe poco interessante avere uno scalo contemporaneamente a Parigi e ad Amsterdam. Dato che le principali destinazioni della KLM sono con partenza da Amsterdam, a destinazione degli Stati Uniti e dell'estremo oriente, la ricorrente non dimostra che la KLM abbia un interesse economico a sviluppare le attività a partire da Parigi, dato che essa trae profitto ad Amsterdam sia dai passeggeri in coincidenza provenienti dagli Stati Uniti sia dai passeggeri locali in partenza per l'estremo oriente. Inoltre, una simile strategia commerciale rischierebbe di entrare direttamente in concorrenza con l'attività sviluppata e centralizzata ad Amsterdam, la quale sembra formare parte integrante della specificità organizzativa della KLM. Infine, sarebbero necessari notevoli investimenti senza con questo che i relativi benefici siano chiaramente identificabili, il che limita considerevolmente la pertinenza dell'affermazione della ricorrente secondo cui la KLM dovrebbe essere considerata un potenziale concorrente dell'Air France a Parigi.

124 Quanto, infine, all'affermazione della ricorrente secondo cui la concorrenza esistente nei servizi di trasporto aereo internazionale in provenienza da Parigi sarebbe limitata, si deve constatare che, al di là di questo semplice accenno, la ricorrente non adduce alcun argomento a sostegno di tale posizione. Il Tribunale, quindi, non può pronunciarsi sull'impatto di quell'affermazione.

125 Di conseguenza, la ricorrente non ha dimostrato che la Commissione abbia commesso un manifesto errore di valutazione non considerando la KLM un potenziale concorrente dell'Air France a Parigi.

126 Ne risulta che la seconda parte del motivo dev'essere respinta, il che conduce a respingere integralmente il quarto motivo.

5. Sul quinto motivo, relativo al manifesto errore di valutazione degli impegni assunti dalle parti della Concentrazione

127 Il presente motivo si articola in sette parti. Nella prima parte la ricorrente fa valere che gli impegni avrebbero dovuto essere estesi ai mercati esenti da sovrapposizioni. Nella seconda e nella terza parte la ricorrente sottolinea, da un lato, l'assenza di attrattività presentata dagli impegni per le compagnie a basso costo e, dall'altro, il mancato trasferimento di un'attività redditizia. Nella quarta e nella quinta parte fa valere l'insufficienza della cessione di slot e delle altre misure correttive adottate. Nella sesta parte la ricorrente mette in evidenza la mancata identificazione di un nuovo operatore e l'inesistenza di un ingresso rapido e durevole di un concorrente. Infine, nella settima parte, la ricorrente sottolinea la mancata presa in considerazione del treno ad alta velocità Thalys quale concorrente.

128 Secondo una giurisprudenza costante, la Commissione dispone di un ampio margine di discrezionalità nel valutare la necessità di ottenere impegni per dissipare i seri dubbi sollevati da un'operazione di concentrazione. Ne consegue che non spetta al Tribunale sostituire la propria valutazione a quella della Commissione e che il suo controllo si deve limitare a verificare che la Commissione non sia incorsa in un errore manifesto di valutazione. In particolare, l'asserita mancata presa in considerazione degli impegni suggeriti dalla ricorrente non dimostra, di per sé, che la decisione impugnata sia affetta da errore manifesto di valutazione e la circostanza che altri impegni avrebbero potuto parimenti essere accettati, o addirittura che sarebbero stati più favorevoli per la concorrenza, non può portare all'annullamento della decisione se la Commissione poteva logicamente concludere che gli impegni ripresi nella decisione consentivano di dissipare i seri dubbi (sentenza del Tribunale 30 settembre 2003, causa T-158/00, ARD/Commissione, Racc. pag. II-3825, punti 328 e 329).

129 Nell'ambito dell'esercizio del suo sindacato giurisdizionale, il Tribunale deve considerare la finalità specifica degli impegni assunti nel corso della fase I, i quali, contrariamente a quelli assunti durante la fase II, non sono volti a impedire la creazione o il rafforzamento di una posizione dominante, ma a dissipare ogni serio dubbio a tale proposito. Di conseguenza il Tribunale, qualora sia chiamato ad esaminare se gli impegni assunti nel corso della fase I siano, in considerazione della loro portata e del loro contenuto, tali da consentire alla Commissione di adottare una decisione di approvazione senza avviare la fase II, deve verificare se la Commissione abbia potuto ritenere, senza commettere un manifesto errore di valutazione, che detti impegni costituissero una risposta diretta e sufficiente, tale da escludere chiaramente ogni serio dubbio (sentenza del Tribunale 3 aprile 2003, causa T-119/02, Royal Philips Electronics/Commissione, Racc. pag. II-1433, punti 79 e 80).

Sulla prima parte, relativa alla mancata estensione degli impegni ai mercati esenti da sovrapposizioni

— Argomenti delle parti

130 La ricorrente considera che gli impegni avrebbero dovuto essere estesi per includere tratte sulle quali la Commissione non aveva identificato problemi di concorrenza, a

causa della mancanza di attrattività dei mercati interessati. La ricorrente ricorda di aver proposto alla Commissione, durante il procedimento amministrativo, un conseguente numero di slot da cedere affinché gli impegni potessero essere pienamente efficaci. Pertanto, si chiede se la sua posizione sia stata veramente presa in considerazione. Peraltro, fa valere che la Commissione si è limitata ad accettare impegni relativi ai collegamenti senza prendere in considerazione i mercati interessati su ciascuno dei collegamenti previsti.

- ¹³¹ La Commissione ritiene che, in assenza di una reale necessità, sarebbe ingiustificato pretendere dalle parti della Concentrazione di rinunciare ad alcuni slot su rotte in cui non vi sono problemi di concorrenza.

— Giudizio del Tribunale

- ¹³² Al punto 17 della comunicazione concernente le misure correttive la Commissione riconosce che, «[p]er garantire la costituzione di un'impresa efficiente, può essere necessario includere in una dismissione anche attività relative a mercati per i quali la Commissione non ha sollevato problemi concorrenziali, se è questo l'unico mezzo possibile per dar vita ad un concorrente efficiente sui mercati interessati». Nelle memorie precisa che tali misure devono essere decise alla luce del principio di proporzionalità.
- ¹³³ Secondo una giurisprudenza costante, il principio di proporzionalità richiede che gli atti delle istituzioni comunitarie non superino i limiti di ciò che è idoneo e necessario per il conseguimento degli scopi perseguiti, fermo restando che, qualora sia possibile una scelta tra più misure appropriate, si deve ricorrere alla misura meno restrittiva e che gli inconvenienti causati non devono essere sproporzionati rispetto agli scopi perseguiti (sentenza della Corte 5 maggio 1998, causa C-157/96, National

Farmers' Union e a., Racc. pag. I-2211, punto 60; sentenze del Tribunale 27 settembre 2002, causa T-211/02, Tideland Signal/Commissione, Racc. pag. II-3781, punto 39, e 13 aprile 2005, causa T-2/03, Verein für Konsumenteninformation/Commissione, Racc. pag. II-1121, punto 99).

- 134 Da quanto precede risulta che gli impegni devono essere decisi alla luce dei problemi di concorrenza sollevati sui mercati interessati, fermo restando che, se la concorrenza può essere preservata su tali mercati, non è necessario che la Commissione estenda l'ambito degli impegni ai mercati non interessati, conformemente al principio di proporzionalità.
- 135 Nel caso di specie, la ricorrente fa valere che la Commissione avrebbe dovuto estendere gli impegni a mercati esenti da sovrapposizioni al fine di eliminare ogni ostacolo all'ingresso. Tuttavia, si fonda su un'affermazione di principio e non identifica i mercati a cui la Commissione avrebbe dovuto estendere tali impegni.
- 136 Inoltre, il Tribunale rileva che, durante il procedimento amministrativo, la ricorrente è apparsa incline ad utilizzare alcuni slot che sarebbero stati ceduti dalle parti della Concentrazione per mercati estranei alla Concentrazione. Pertanto, la ricorrente ha dimostrato la sua intenzione di beneficiare degli impegni che sarebbero stati assunti dall'ente risultante dalla concentrazione per accrescere la sua presenza commerciale su mercati esenti da problemi di concorrenza, senza per questo dimostrare che tale utilizzo avrebbe garantito una concorrenza effettiva sui mercati interessati.
- 137 Si deve ricordare che gli impegni non possono essere considerati come mezzo per favorire, senza ragioni legate alla concorrenza, un eventuale concorrente che desideri penetrare in un mercato particolare. Pertanto, il fatto che la Commissione non abbia esteso gli impegni a mercati esenti da sovrapposizioni, benché tale misura potesse favorire gli interessi commerciali della ricorrente su mercati non interessati dalla Concentrazione, non prova in alcun caso che tale estensione costituisse il solo modo possibile di far sorgere un concorrente effettivo sui mercati interessati.

- 138 Infine, per quanto riguarda l'argomento della ricorrente secondo cui la Commissione si sarebbe limitata ad accettare impegni che riguardano le rotte ma non i mercati interessati su ciascuna delle rotte considerate, occorre necessariamente constatare che la ricorrente, invitata a chiarire tale affermazione in sede di udienza, non ha identificato quei mercati e non ha addotto elementi pertinenti che provino un manifesto errore di valutazione.
- 139 Da quanto precede risulta che la ricorrente non ha dimostrato che la Commissione abbia commesso un manifesto errore di valutazione. Pertanto, la prima parte del motivo dev'essere respinta.

Sulla seconda parte, relativa alla mancanza di attrattività degli impegni per le compagnie a basso costo

— Argomenti delle parti

- 140 Secondo la ricorrente, le misure correttive di cui si tratta sono poco interessanti per i vettori a basso costo o per i vettori non dotati di reti, in quanto comportano legami e dipendenze commerciali che aumentano i costi. Infatti, secondo la ricorrente, il concorrente più incline a inserirsi sulla rotta Parigi-Amsterdam è una compagnia a basso costo. Ebbene, la ricorrente afferma che, sui nove mercati interessati in Europa, solo tre rotte riguardavano un numero sufficiente di passeggeri perché una compagnia a basso costo potesse ritenerle redditizie. Inoltre, su tali mercati sarebbero necessari consistenti investimenti pubblicitari per accrescere la visibilità dei nuovi operatori e controbilanciare la presenza delle parti della Concentrazione e dell'Alitalia. Infine, i nodi aeroportuali non offrirebbero condizioni interessanti per le compagnie a basso costo a causa delle congestioni che provocherebbero ritardi e, quindi, costi.

¹⁴¹ La Commissione contesta la posizione della ricorrente secondo cui le misure correttive sono poco interessanti per le compagnie aeree a basso costo.

— Giudizio del Tribunale

¹⁴² Il Tribunale constata che dalla decisione impugnata emerge che la Commissione non si è limitata ad accettare una cessione di slot, giacché altri impegni sono andati a rafforzare tale misura al fine di incoraggiare tutte le compagnie aeree, tra cui le compagnie a basso costo, ad inserirsi sui mercati interessati.

¹⁴³ Infatti, secondo la misura correttiva relativa ai programmi di fidelizzazione, i passeggeri dei voli gestiti da compagnie aeree concorrenti sui mercati interessati potranno ottenere delle «miglia» dall'ente risultante dalla concentrazione, attribuendo in tal modo un vantaggio non trascurabile a tali passeggeri e quindi, indirettamente, alle compagnie aeree concorrenti (punto 6 del pacchetto degli impegni). Nell'ipotesi in cui la ricorrente non intendesse partecipare, per esempio, al programma di fidelizzazione a causa delle sue esigenze e della sua organizzazione, tale atteggiamento sarebbe frutto di una sua propria decisione commerciale. Pertanto, una simile azione strategica non proverebbe l'inadeguatezza delle misure correttive adottate e, di conseguenza, l'esistenza di un manifesto errore di valutazione imputabile alla Commissione.

¹⁴⁴ Occorre constatare che le compagnie a basso costo potrebbero altresì trarre profitto dagli accordi interlinea, che consentono di proporre un viaggio andata e ritorno di cui una tratta è garantita dall'ente risultante dalla concentrazione (punto 5 del pacchetto degli impegni). Inoltre, gli impegni prevedono che, a Parigi, le compagnie aeree possano acquisire slot o a CGD o a Orly, al fine di rispondere alle preferenze organizzative e commerciali divergenti delle diverse compagnie aeree.

- 145 Il fatto che, sulle nove rotte identificate dalla Commissione come problematiche del punto di vista della concorrenza, solo tre siano redditizie per una compagnia aerea a basso costo non dimostra che la Commissione abbia commesso un manifesto errore di valutazione. Infatti, gli impegni assunti alla fine della fase I sono volti a fugare i seri dubbi nutriti dalla Commissione quanto alla compatibilità della Concentrazione con il mercato comune e non dispensano i nuovi operatori dall'assumersi i costi connessi all'ingresso su un mercato, in quanto tali investimenti formano parte integrante della logica di qualsiasi attività commerciale.
- 146 Inoltre, lo scarso numero di passeggeri su taluni mercati interessati, vale a dire un numero inferiore a 70 000 passeggeri all'anno, non dimostra che gli impegni non siano interessanti per le compagnie a basso costo. Infatti, dalle memorie della Commissione risulta che la ricorrente ha manifestato il proprio interesse ad inserirsi su tale tipo di mercato, come dimostra il suo ingresso sul mercato Amsterdam-Bristol nel 2003, rotta che riguardava solo 59 314 passeggeri all'anno.
- 147 Peraltro, la presenza di attori importanti su un mercato può rendere meno agevole l'ingresso di un nuovo concorrente, ma non può essere considerata un freno assoluto a tale ingresso. Lo testimonia, in particolare, il numero crescente delle compagnie a basso costo che si inseriscono su mercati ove operano già potenti compagnie aeree.
- 148 Quanto all'argomento della ricorrente secondo cui i nodi aeroportuali non offrono condizioni interessanti per le compagnie aeree a basso costo, a causa delle congestioni e dei picchi di traffico che provocano ritardi e conseguenti costi, il Tribunale constata che la ricorrente, nel procedimento amministrativo, ha cercato di dimostrare che la cessione di slot era insufficiente ad incoraggiare nuovi operatori. Tale affermazione è però in contraddizione con il contenuto della sua risposta inviata alla Commissione il 14 gennaio 2004, in cui essa dichiara che, «[c]on una presenza limitata a Parigi, [essa] è tuttavia il più stretto concorrente (...) dell'Air

France, in termini di viaggi aerei interni sul territorio francese», che «cerca attivamente di istituire una base operativa a [Orly]», che «attualmente possiede quattro aerei ivi basati (...), tre aerei supplementari [che operano] a [CDG]» e, infine, che «preferisce utilizzare [Orly] piuttosto che [CDG], data la sua vicinanza al centro di Parigi».

149 Occorre infine sottolineare che la Commissione ha svolto un'indagine di mercato presso 90 concorrenti e non si è quindi limitata alle sole preoccupazioni delle compagnie a basso costo, il che spiega il fatto che gli impegni possano eventualmente non rispondere sotto tutti i profili alle esigenze della ricorrente. Infatti, gli impegni devono preservare tutta la concorrenza sui mercati interessati, che non si limita a quella esercitata dalle sole compagnie aeree, in quanto i vettori ferroviari sono, a seconda dei mercati, concorrenti attivi, come sottolineato dalla Commissione (v., in questo senso, punto 7 del pacchetto degli impegni).

150 Da quanto precede risulta che la concorrente non ha fornito elementi pertinenti che provino un manifesto errore di valutazione imputabile alla Commissione.

151 Pertanto, la seconda parte del motivo dev'essere respinta.

Sulla terza parte, relativa al mancato trasferimento di un'attività redditizia

— Argomenti delle parti

152 La ricorrente sottolinea che la Commissione si è limitata a ridurre gli ostacoli all'ingresso piuttosto che garantire ad un concorrente il trasferimento di un'attività redditizia o di quote di mercato, il che non corrisponde alla sua prassi abituale.

153 La Commissione ritiene che la ricorrente non possa rimproverarle di non avere preteso la cessione di un'attività redditizia, sapendo che nessuna delle parti della Concentrazione possedeva attività che potessero essere facilmente cedute. Inoltre, ricorda che, secondo la comunicazione concernente le misure correttive, possono essere accettati altri tipi di misure.

— Giudizio del Tribunale

154 Si deve notare che, ai sensi della comunicazione concernente le misure correttive, le attività dismesse devono configurare un'azienda efficiente, che, se gestita da un acquirente idoneo, possa fare concorrenza in maniera efficace e durevole all'ente risultante dalla concentrazione. Pur essendo la misura correttiva di elezione, la dismissione di attività non è tuttavia l'unico correttivo che la Commissione possa considerare adeguato. Possono infatti darsi situazioni in cui la cessione di attività è semplicemente impossibile. In tali circostanze la Commissione deve determinare se altri tipi di misure correttive possano avere, sul mercato, effetti sufficienti a ripristinare un'effettiva concorrenza (punti 14 e 26 della comunicazione).

155 Dalle memorie della Commissione risulta che le parti della Concentrazione non disponevano di un'azienda efficiente che potesse essere ceduta e che essa riteneva che il principale ostacolo all'ingresso sul mercato fosse legato all'insufficienza di slot disponibili nei grandi aeroporti.

156 A questo proposito, la Commissione ha dimostrato che la cessione di aeromobili può non essere un efficace rimedio ai problemi di concorrenza sollevati dalla Concentrazione, poiché è difficile, se non impossibile, verificare se gli acquirenti di tali mezzi li utilizzino effettivamente sui mercati interessati. Inoltre, un potenziale operatore può prendere in locazione o acquistare un aeromobile d'occasione, in quanto il godimento o il possesso di un aeromobile non appaiono costituire l'ostacolo più immediato all'ingresso sul mercato.

157 Nel caso di specie, occorre necessariamente constatare che la ricorrente non ha fornito alcun elemento tangibile che provi che l'accesso agli slot non era l'ostacolo più importante all'ingresso sul mercato.

158 A questo proposito, il Tribunale rileva che la ricorrente, nonostante gli argomenti addotti nel presente ricorso, ha ammesso che l'accesso agli slot costituiva l'ostacolo fondamentale all'ingresso, poiché, nelle sue risposte del 14 e 30 gennaio 2004, ha svolto le seguenti considerazioni:

«Il mancato accesso agli [slot] è l'ostacolo più evidente all'ingresso. Senza accesso agli [slot] (...), le compagnie aeree non possono introdurre nuovi servizi, né istituire nuove basi operative per estendere la loro attività (...). [La ricorrente è] menomata dal punto di vista della concorrenza dalla mancanza di accesso a [slot] e altre infrastrutture di cui ha bisogno per estendere la sua rete (...). La mancanza di accesso agli [slot] e ad altre infrastrutture impedisce [alla ricorrente] di istituire basi operative in città (...) come Parigi (...)».

159 Pertanto, la ricorrente non ha dimostrato che la Commissione abbia commesso un manifesto errore di valutazione autorizzando la Concentrazione a seguito di impegni imperniati su una limitazione degli ostacoli all'ingresso piuttosto che sul trasferimento di un'attività redditizia ad un concorrente.

160 Pertanto, la terza parte del motivo dev'essere respinta.

Sulla quarta parte, relativa all'insufficienza degli slot ceduti

— Argomenti delle parti

- ¹⁶¹ La ricorrente sostiene che le cessioni di slot non incoraggiano nuovi ingressi o non portano ad un ripristino della concorrenza, come testimonierebbero i casi Lufthansa/SAS/United Airlines (Casi COMP/D-2/36.201, 36.076 e 36.078) e Swissair/Sabena (Caso IV/M.616). Peraltro, dato che una Concentrazione implicherebbe una modifica strutturale durevole del mercato, ogni impegno dovrebbe avere natura permanente. Pertanto, il fatto che la cessione degli slot sia stata imposta per una durata illimitata sarebbe privo di pertinenza.
- ¹⁶² Secondo la ricorrente, la Commissione si è limitata, a torto, agli ostacoli all'ingresso costituiti dagli slot, senza analizzare la questione del predominio sui nodi aeroportuali o i vantaggi derivanti dalla fama delle parti della Concentrazione e dalle frequenze da questi offerte. Inoltre, la Commissione avrebbe omesso di spiegare in che modo il numero di slot da cedere avrebbe garantito un sufficiente trasferimento di quote di mercato che consentisse l'eliminazione del semimonopolio delle parti della Concentrazione sui mercati interessati, dato che gli slot non sono stati ceduti «in blocco». La cessione di slot sarebbe altresì insufficiente, permettendo solamente una frequenza massima di sei voli al giorno, e unicamente per la tratta Parigi-Amsterdam.
- ¹⁶³ La ricorrente fa valere, inoltre, che la Commissione ha commesso un manifesto errore di valutazione autorizzando le parti della Concentrazione a conservare più del 50 % di tutti gli slot disponibili su ogni rotta interessata dagli impegni, senza assicurarsi dell'ingresso di un concorrente unico su tali rotte. Sottolinea che, sulla rotta Parigi-Amsterdam, le parti della Concentrazione conserveranno almeno il 59 %

di tutte le frequenze, percentuale da essa ritenuta eccessiva, sapendo che l'interesse di quel collegamento sarebbe limitato a causa della presenza del Thalys, che rappresenterebbe il 45 % delle quote di mercato su tale tratta.

164 La Commissione contesta l'argomento secondo cui la cessione di slot sarebbe una misura inadeguata e rinvia alle sue recenti decisioni [casi *British Midland/Lufthansa/SAS* (Caso COMP/37.812) e *British Airways/SN Brussels Airlines* (Caso COMP/A/38.477/D2)].

165 L'interveniente mette in rilievo il fatto che, per la prima volta, la cessione di slot è imposta per una durata illimitata, sottolineando che gli impegni sono corredati da tutte le garanzie procedurali necessarie per assicurare un reale impatto sulla concorrenza.

— Giudizio del Tribunale

166 Come dimostrato a giusto titolo dalla Commissione (v. precedenti punti 155 e segg.), il principale ostacolo all'ingresso nel settore aereo è rappresentato dall'insufficienza degli slot disponibili nei grandi aeroporti. Conseguentemente, si deve determinare se la Commissione abbia ritenuto a torto che, nel caso in esame, la cessione di slot, quale prevista dal pacchetto degli impegni, potesse costituire una misura efficace per la conservazione di una concorrenza effettiva. In tale contesto spetta alla ricorrente fornire la prova che la cessione di slot, quale prevista dalle misure correttive, era insufficiente al fine di rimediare ai problemi di concorrenza sollevati.

- 167 Nella fattispecie la ricorrente si limita ad invocare il fatto di aver proposto, nell'ambito del procedimento amministrativo, un numero superiore di slot da cedere, il che, a suo avviso, avrebbe consentito a nuovi operatori di fare concorrenza in maniera durevole alle parti della Concentrazione.
- 168 A questo proposito si deve ricordare che, per determinare il numero adeguato di slot da cedere, la Commissione ha preso in considerazione tutti gli elementi che le sono stati trasmessi dagli attori del mercato consultati. Dalle sue memorie risulta, infatti, che essa si è fondata sul fatto che, per la maggior parte dei clienti d'affari, il fattore determinante non è rappresentato dal numero di voli quotidiani, bensì dal numero di voli offerti nelle ore di punta, per poter effettuare un viaggio andata e ritorno in giornata.
- 169 Peraltro, la Commissione sottolinea che numerosi concorrenti hanno considerato gli impegni soddisfacenti al fine di mitigare i problemi di concorrenza sollevati dalla Concentrazione. Infatti, tra i quattordici clienti d'affari consultati nell'ambito dell'indagine di mercato disposta dalla Commissione, dieci hanno considerato sufficiente la cessione di slot, in quanto le sei frequenze quotidiane costituivano a loro avviso un'alternativa all'ente risultante dalla concentrazione sulla rotta Amsterdam-Parigi. La ricorrente era l'unica delle compagnie a basso costo ad averli considerati insufficienti. Pertanto, la Commissione ha potuto considerare sproporzionata, alla luce delle reazioni ottenute, la proposta della ricorrente secondo cui avrebbero dovuto essere ceduti a Orly quasi 22 600 slot, che rappresentavano quasi 31 voli al giorno.
- 170 Inoltre, si deve rilevare che, in pratica, un nuovo operatore avrà la possibilità di superare le sei frequenze quotidiane su tale rotta grazie agli accordi di prenotazione di capacità, in quanto l'ente risultante dalla concentrazione è tenuto a mettere a disposizione dei passeggeri del nuovo operatore un certo numero di posti sui suoi voli (punto 9 del pacchetto degli impegni).

- 171 Quanto alle frequenze imposte per gli altri mercati interessati, che oscillano tra due e quattro frequenze al giorno, il Tribunale constata che la ricorrente non ha fornito alcun elemento che dimostri che esse non siano sufficienti a mitigare i problemi di concorrenza, dato che essa incentra la sua argomentazione sul mercato Parigi-Amsterdam.
- 172 Quanto all'argomento della ricorrente secondo cui gli slot avrebbero dovuto essere ceduti in blocco, piuttosto che a diversi concorrenti, si deve rilevare che gli impegni specificano che deve essere accordata una preferenza al nuovo operatore che possa operare sul maggior numero di frequenze quotidiane sulla rotta Parigi-Amsterdam (punto 3.4 del pacchetto degli impegni). Di conseguenza, una cessione in blocco rimane ipotizzabile nel caso in cui un nuovo operatore sia in grado di garantire un elevato numero di frequenze giornaliere su tale rotta. La flessibilità così offerta dagli impegni consente una cessione di slot in grado di adeguarsi alle necessità dei nuovi potenziali operatori, sapendo che il nuovo operatore avrà la facoltà, per quanto riguarda Parigi, di optare per Orly o CDG.
- 173 Da quanto precede risulta che la ricorrente non ha addotto elementi pertinenti a sostegno della sua affermazione secondo cui la Commissione non avrebbe dimostrato in che modo la cessione dei detti slot avrebbe consentito un trasferimento di quote di mercato in grado di eliminare il predominio delle parti della Concentrazione sui quattordici mercati interessati.
- 174 Peraltro, si deve ricordare che le quote di mercato detenute dalle parti della Concentrazione hanno indotto la Commissione a considerare che dovevano essere proposti impegni sui mercati interessati e sui quali tali partecipanti detenevano una quota di mercato quasi del 50 %, rispettando in tal modo la presunzione di posizione dominante, quale risulta dalla giurisprudenza (v., in questo senso, sentenza della Corte 3 luglio 1991, causa C-62/86, AKZO/Commissione, Racc. pag. I-3359, punto 60).

175 Pertanto, il fatto che le parti della Concentrazione possano eventualmente conservare una quota consistente di mercato sui mercati interessati, come sostenuto dalla ricorrente sul mercato Parigi-Amsterdam, non dimostra un manifesto errore di valutazione imputabile alla Commissione. Infatti, questa ha accettato impegni importanti su tale mercato sapendo, da un lato, che l'ingresso di nuovi concorrenti su tale rotta sarà incoraggiato dalle misure correttive e, dall'altro, che il miglioramento delle infrastrutture del Thalys, che sarà attuato nel 2007, lo renderanno più competitivo per i passeggeri sensibili al fattore tempo. Tali elementi costituiscono altrettanti fattori in grado di ridurre il peso concorrenziale dell'ente risultante dalla concentrazione.

176 Da quanto precede risulta che la ricorrente non ha dimostrato l'esistenza di un manifesto errore di valutazione imputabile alla Commissione.

177 Pertanto, la quarta parte del motivo dev'essere respinta.

Sulla quinta parte, relativa all'insufficienza delle altre misure correttive

— Argomenti delle parti

178 Secondo la ricorrente, le misure correttive non presentano il grado di certezza e di affidamento che garantisca il ripristino di una struttura concorrenziale. Infatti, nota che le parti della Concentrazione hanno rinforzato le loro misure correttive relative agli slot mediante impegni che essa definisce comportamentali e rientranti nell'ambito dell'art. 81 CE. La ricorrente ne deduce che le misure correttive soffrono di una carenza di efficacia e non riuscirebbero ad impedire la formazione o il rafforzamento di una posizione dominante, dato che non sarebbero economica-

mente e strategicamente coerenti. Nella decisione impugnata, peraltro, la Commissione non avrebbe previsto la possibilità di revoca in caso di mancata applicazione degli impegni.

179 Infine, la ricorrente ritiene che il modo di procedere della Commissione costituisca una violazione del legittimo affidamento e aggiunge che la formulazione degli impegni non dimostra in che modo questi sarebbero pienamente efficaci.

180 La Commissione fa valere che l'argomentazione della ricorrente non è affatto dimostrata. A questo proposito ricorda che le compagnie aeree in rete hanno considerato la serie di impegni proposti sufficiente per risolvere i problemi di concorrenza. Peraltro, in relazione alla natura comportamentale degli impegni di cui si tratta, la Commissione insiste sul fatto che la messa a disposizione di slot, per una durata illimitata, non si fonda affatto su semplici impegni comportamentali, in quanto gli obblighi imposti all'ente risultante dalla concentrazione costituiscono condizioni e non semplici obblighi.

— Giudizio del Tribunale

181 Nel caso di specie, dalla decisione impugnata risulta che gli impegni relativi agli slot sono stati rafforzati da non trascurabili misure aggiuntive a favore della concorrenza, come il congelamento delle frequenze per sei stagioni consecutive, stabilite dall'IATA, gli accordi interlinea, gli accordi di prenotazione di capacità, gli accordi speciali relative a quote parte, gli accessi al programma di fidelizzazione, i servizi intermodali e gli impegni relativi alle tariffe. Questo è il motivo per cui non si può rimproverare alla Commissione di essersi occupata solamente della questione dell'accesso agli slot.

- 182 Per quanto riguarda l'affermazione della ricorrente relativa alla debolezza degli impegni a causa della loro natura comportamentale, si deve ricordare che gli impegni di tipo comportamentale non sono per loro natura insufficienti a impedire l'emergere o il rafforzarsi di una posizione dominante e devono essere valutati caso per caso alla stessa stregua degli impegni strutturali (sentenza EDP/Commissione, punto 44 supra, punto 100; v. altresì, in questo senso, sentenze del Tribunale Gencor/Commissione, punto 40 supra, punto 319; 25 ottobre 2002, causa T-5/02, Tetra Laval/Commissione, Racc. pag. II-4381, punto 161, confermata dalla sentenza della Corte 15 febbraio 2005, causa C-12/03 P, Commissione/Tetra Laval, Racc. pag. I-987, punto 85).
- 183 Alla luce delle disposizioni della decisione impugnata relative alla cessione di slot, la misura correttiva più importante nel presente caso, gli impegni in questione possono essere qualificati come strutturali (punti 2 e 14 del pacchetto degli impegni). Infatti, le parti della Concentrazione si impegnano per un tempo illimitato, salvo circostanze eccezionali che giustifichino la soppressione o la modifica dell'impegno, a privarsi dell'utilizzo degli slot ceduti. Le parti della Concentrazione non sono perciò in grado di recuperare gli slot una volta ceduti, in quanto quelli che cessino di essere utilizzati devono essere necessariamente restituiti al coordinatore, il che elimina qualsiasi aspetto comportamentale che possa incidere sull'efficacia degli impegni (punto 2.2 del pacchetto degli impegni).
- 184 Si deve sottolineare altresì che gli impegni sono stati rafforzati in maniera non trascurabile, giacché le parti della Concentrazione si sono impegnate a ridurre le fasce orarie da 45 a 30 minuti per i collegamenti a corto raggio e da 120 a 90 minuti per i collegamenti a lungo raggio, condizioni che sono state considerate fondamentali dai nuovi operatori al fine di facilitare l'ingresso sui mercati (v., in questo senso, 'considerando' 159-167 della decisione impugnata).
- 185 Da quanto precede risulta che, nel caso di specie, la ricorrente non è riuscita a dimostrare che le misure correttive siano inefficaci, dal momento che la sua argomentazione sotto questo profilo è gravemente lacunosa.

- 186 Inoltre, per quanto riguarda l'argomento della ricorrente secondo cui la Commissione non avrebbe previsto nella decisione impugnata una revoca espressa in caso di mancata applicazione degli impegni, il Tribunale rileva che la decisione impugnata prevede una procedura rapida di risoluzione delle controversie nel caso in cui un nuovo operatore, un nuovo fornitore di servizi di trasporto aereo o un partner intermodale abbia ragione di credere che l'ente risultante dalla concentrazione non rispetti le condizioni degli impegni assunti nei suoi confronti (punto 12 del pacchetto degli impegni).
- 187 Inoltre, si deve ricordare che gli impegni sono soggetti al controllo di un mandatario. Questi ha l'incarico di verificare la corretta esecuzione da parte dell'ente risultante dalla concentrazione degli obblighi assunti negli impegni, che rientrano nell'ambito del mandato conferitogli, e può proporre all'ente risultante dalla concentrazione le misure che ritiene necessarie per garantire il rispetto degli impegni (punto 11.2.1 del pacchetto degli impegni).
- 188 Da quanto precede risulta che le parti della Concentrazione non sono vincolate a semplici dichiarazioni di intenti, ma, nel caso di specie, ad obblighi la cui violazione comporterà la revoca della decisione impugnata che autorizza la Concentrazione, conformemente all'art. 6, n. 3, lett. b), del regolamento n. 4064/89. Ne discende che la ricorrente non ha dimostrato che la Commissione abbia commesso un manifesto errore di valutazione in ordine alle altre misure imposte alle parti della Concentrazione, né che abbia violato il principio di legittimo affidamento non applicando debitamente le disposizioni della comunicazione concernente le misure correttive.
- 189 Per quanto riguarda, infine, l'argomento della ricorrente secondo cui la formulazione degli impegni non garantirebbe la loro efficacia al fine di preservare la concorrenza, si deve rilevare che, nelle circostanze del caso di specie, gli impegni non erano di un'ampiezza e di una complessità tali che la Commissione si trovasse nell'impossibilità di determinare con il grado di certezza voluto che sarebbe stata ripristinata una concorrenza effettiva sul mercato (v., in questo senso, sentenza

BaByliss/Commissione, punto 35 supra, punto 178). Occorre altresì necessariamente constatare che gli impegni accettati dalla Commissione erano sufficientemente precisi per consentirle di valutarne gli effetti sui mercati interessati, giacché il pacchetto degli impegni espone con precisione la maniera in cui le misure correttive saranno attuate. Conseguentemente, quest'argomento dev'essere respinto in quanto infondato.

¹⁹⁰ Pertanto, la quinta parte del motivo dev'essere respinta.

Sulla sesta parte, relativa alla mancata identificazione di un nuovo operatore e alla mancata fissazione di un termine per il suo ingresso

— Argomenti delle parti

¹⁹¹ La ricorrente ricorda che la Commissione, nella sua precedente prassi decisionale nel settore aereo, ha già preteso che i partecipanti a una Concentrazione identifichino preventivamente un nuovo potenziale operatore sulle rotte che la Commissione ritiene che sollevino problemi di concorrenza (Caso COMP/37.730 — Austrian Airlines/Lufthansa)]. Ora, nel caso di specie, la Commissione si sarebbe accontentata dell'«interesse concreto» manifestato dalle compagnie aeree Volare, Meridiana e Virgin Express, senza però sincerarsi che tali dichiarazioni di intenti si traducessero in un ingresso effettivo in grado di contrastare gli effetti anti-concorrenziali. Inoltre, la ricorrente considera che, se la Commissione avesse effettuato semplici ricerche, le difficoltà finanziarie della Volare si sarebbero facilmente palesate, cosicché questa compagnia aerea non avrebbe potuto essere considerata un acquirente adeguato. Pertanto, la ricorrente ritiene che la Commissione scommetta sull'ingresso di un nuovo operatore, atteggiamento che sarebbe in contrasto con il suo obbligo di assicurarsi che i seri dubbi sulla compatibilità della Concentrazione siano dissipati.

- 192 La Commissione si sarebbe inoltre fermata alla semplice constatazione che gli impegni consentivano di «ridurre considerevolmente il rischio che non vi sia un nuovo ingresso». Essa ammetterebbe, tuttavia, che vi era un reale rischio che non vi fossero nuovi ingressi affermando nel controricorso che, «anche in caso di mancato ingresso di un nuovo concorrente su una data tratta, gli impegni possono raggiungere il loro obiettivo» e aggiungendo che «[c]osì avverrebbe se, per effetto della concorrenza potenziale, gli impegni pesassero sul comportamento del nuovo ente».
- 193 La ricorrente sottolinea peraltro che, secondo la comunicazione concernente le misure correttive, gli impegni devono poter essere attuati efficacemente entro un breve lasso di tempo. Pertanto, stante l'importanza dell'identità di un nuovo operatore e le incertezze sull'esistenza di potenziali operatori, l'ingresso sarebbe dovuto avvenire prima dell'attuazione dell'accordo. La ricorrente insiste sul fatto che nessun nuovo operatore ha cominciato a utilizzare i nuovi slot ceduti. Così, non prevedendo un meccanismo che garantisse un ingresso effettivo entro un termine preciso, la Commissione avrebbe violato le prescrizioni del regolamento n. 4064/89.
- 194 La Commissione fa valere che non era necessario che le parti della Concentrazione designassero preventivamente un nuovo operatore, poiché la consultazione degli operatori del mercato da essa intrapresa prima di emettere la decisione impugnata aveva consentito di individuare nuovi operatori potenziali quali Volare, Virgin Express e Meridiana.
- 195 Per quanto riguarda l'argomento della ricorrente secondo cui la Commissione si sarebbe limitata ad imporre misure correttive «[che riducessero] considerevolmente il rischio [che non vi fosse] un nuovo ingresso», la Commissione sottolinea che tale espressione è stata erroneamente interpretata dalla ricorrente, in quanto tale passo del controricorso aveva lo scopo di dimostrare che l'effetto delle misure correttive

era di vasta portata e avrebbe consentito «di accrescere il valore degli [slot] ceduti e, quindi, di ridurre considerevolmente il rischio che non vi fosse un nuovo ingresso». In tale passo, dunque, la Commissione avrebbe effettuato un confronto tra la Concentrazione, quale si presentava alla luce delle misure correttive imposte, e le decisioni precedenti nei confronti di alleanze e di concentrazioni nel settore del trasporto aereo.

¹⁹⁶ Infine, è irricevibile, non essendo stato sollevato — sottolinea la Commissione — nell'atto introduttivo, l'argomento della ricorrente secondo cui la decisione impugnata non avrebbe previsto un'attuazione efficace e rapida degli impegni. Comunque sia, la Commissione ritiene che il fatto che non vi sia ancora un nuovo operatore è ininfluenza, dato che la validità della decisione impugnata deve essere valutata in funzione della situazione al momento della sua adozione.

— Giudizio del Tribunale

¹⁹⁷ Si deve ricordare che, ai sensi dell'art. 6, n. 2, del regolamento n. 4064/89, la Commissione può autorizzare un'operazione di concentrazione se gli impegni proposti dalle parti consentono di fugare i seri dubbi sorti in ordine alla sua compatibilità con il mercato comune. Il regolamento n. 4064/89 fissa quindi l'obiettivo che deve raggiungere la Commissione, lasciandole però un margine di discrezionalità considerevole per quanto riguarda la forma che possono assumere gli impegni. Tale regolamento non impone che le parti notificanti identifichino un nuovo operatore, benché ciò in determinati casi possa essere necessario, in particolare quando nessun concorrente manifesti un interesse a inserirsi in un dato mercato.

¹⁹⁸ Il Tribunale considera che, nella presente causa, la ricorrente non è riuscita a dimostrare che fosse necessaria un'identificazione nominativa, giacché diversi concorrenti, come Meridiana, Virgin Express e Volare, si sono mostrati interessati,

durante il procedimento amministrativo, ad un ingresso nei mercati in questione a seguito degli impegni proposti dalle parti della Concentrazione.

199 Dalle memorie della Commissione emerge che la Volare aveva richiesto slot per le tratte Parigi-Amsterdam, Amsterdam-Milano, Amsterdam-Venezia e Amsterdam-Bologna. La Commissione ha peraltro affermato, in udienza, che la Volare aveva ottenuto alcuni slot a seguito della decisione della Commissione 7 aprile 2004, 2004/841/CE, relativa ad un procedimento a norma dell'articolo 81 del Trattato CE (Caso COMP/A.38284/D2 — Air France/Alitalia) (GU L 362, pag. 17), pochissimo tempo prima che fosse adottata la decisione impugnata, circostanza che avrebbe confortato la sua convinzione che l'interesse manifestato dalla Volare nel caso in esame fosse credibile.

200 A causa di un cambio di controllo all'interno dell'azionariato della Volare, come sostenuto dalla Commissione, tale compagnia non si è poi inserita nei mercati citati. Nell'ipotesi che il mancato inserimento fosse legato a difficoltà finanziarie della Volare, come affermato dalla ricorrente, e anche supponendo che la Commissione potesse effettuare un'indagine approfondita sulla situazione finanziaria di tale compagnia aerea al fine di assicurarsi che la sua domanda di slot potesse andare a buon fine, tale mancata verifica non costituirebbe un errore di valutazione definibile come manifesto e capace di rimettere in discussione la legittimità della decisione impugnata. Infatti, come emerge dalle memorie della Commissione, altri concorrenti avrebbero potuto inserirsi sui mercati interessati, giacché in Europa esistono numerose compagnie a basso costo propense ad entrare su tali mercati, tra cui Ryanair, Virgin Express, Smartwings, Sterling, Air Service e SkyEurope.

201 Inoltre, si deve considerare che l'inserimento su un nuovo mercato può richiedere un certo tempo affinché i nuovi operatori valutino se l'ingresso su tale mercato sia vantaggioso, in ragione, in particolare, degli investimenti connessi. A questo

proposito, si deve ricordare che nella decisione impugnata si afferma che la cessione di slot ha una durata illimitata, il che consente a nuovi operatori di inserirsi sui mercati interessati in qualsiasi momento e senza limiti di tempo (punto 2 del pacchetto degli impegni).

202 Peraltro, nell'ipotesi in cui nessun nuovo operatore si inserisse nei mercati interessati, vi sarebbe comunque una certa pressione concorrenziale sulle parti della Concentrazione, poiché, se l'ente risultante dalla concentrazione decidesse di aumentare i prezzi, nuovi concorrenti potrebbero essere incoraggiati ad inserirsi su tali mercati, che diventerebbero più attrattivi. Emerge infatti dal fascicolo che, sulle tratte tra l'Austria e la Germania, cinque anni fa nessuna compagnia aerea faceva concorrenza alla Lufthansa e alla Austrian Airlines. I margini di profitto non trascurabili dovuti ai prezzi elevati praticati da queste due compagnie hanno però attirato nuovi operatori, costringendo così la Lufthansa e la Austrian Airlines a reagire adeguando la loro politica dei prezzi per rimanere concorrenziali. Ne risulta che la Commissione poteva dedurre la forte probabilità dell'ingresso di un nuovo operatore sui mercati interessati.

203 Per quanto riguarda l'argomento secondo cui nessun nuovo operatore si sarebbe inserito nei mercati interessati, occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, la legittimità dell'atto individuale impugnato dev'essere valutata alla luce degli elementi di fatto e di diritto esistenti al momento in cui l'atto è stato adottato (sentenze della Corte 7 febbraio 1979, cause riunite 15/76 e 16/76, Francia/Commissione, Racc. pag. 321, punto 7, e 17 maggio 2001, causa C-449/98 P, IECC/Commissione, Racc. pag. I-3875, punto 87; sentenza del Tribunale 12 dicembre 1996, cause riunite T-177/94 e T-377/94, Altmann e a./Commissione, Racc. pag. II-2041, punto 119).

204 Di conseguenza, la decisione impugnata deve essere esaminata in base agli elementi di fatto esistenti il giorno della sua adozione e non alla luce di elementi di fatto successivi ad essa. È pertanto inconferente il fatto che nessun operatore, fino al giorno dell'udienza, si fosse inserito sui mercati interessati.

205 Per quanto riguarda l'affermazione della ricorrente secondo cui la Commissione non si sarebbe assicurata che vi fosse un nuovo ingresso poco tempo dopo l'autorizzazione della Concentrazione, il Tribunale considera che tale critica, che non è stata sollevata nell'atto introduttivo, si ricollega al presente motivo, giacché tende a dimostrare l'esistenza di un manifesto errore di valutazione in ordine al tenore degli impegni accolti. Ne risulta che tale argomento, non costituendo un motivo nuovo, come sostenuto dalla Commissione, è ricevibile.

206 Si deve ricordare che la Commissione poteva astenersi dall'identificare in maniera certa un nuovo operatore, dal momento che diversi concorrenti avevano manifestato l'interesse ad inserirsi sui mercati di cui si tratta. Dell'argomento della ricorrente, quindi, non rimane che la censura secondo cui la Commissione non si è assicurata della probabilità che un nuovo operatore s'inserisse rapidamente su tali mercati.

207 A questo proposito, ai termini della comunicazione concernente le misure correttive, gli impegni devono poter essere attuati in maniera efficace entro un breve lasso di tempo affinché la Commissione autorizzi l'operazione di concentrazione (punti 10 e 19). Nel caso di specie, la decisione impugnata impone che gli slot siano offerti un mese dopo la realizzazione della Concentrazione (punto 13 del pacchetto degli impegni). Pertanto, le parti della Concentrazione erano obbligate a cedere gli slot entro un lasso di tempo breve e vincolante, consentendo e favorendo in tal modo l'ingresso rapido di un nuovo concorrente.

208 Conseguentemente, non è fondata la censura mossa alla Commissione di non essersi assicurata che si avesse rapidamente un nuovo ingresso.

- 209 Alla luce di quanto precede, la ricorrente non ha dimostrato che la Commissione abbia commesso un manifesto errore di valutazione non identificando un nuovo operatore e non prevedendo una data limite per un ingresso sui mercati interessati.
- 210 Pertanto, la sesta parte del motivo dev'essere respinta.

Sulla settima parte, relativa alla mancata considerazione del treno ad alta velocità Thalys come concorrente

— Argomenti delle parti

- 211 Secondo la ricorrente, la presenza del Thalys costituirebbe un freno all'ingresso di nuovi operatori sulla tratta Parigi-Amsterdam. Essa fa osservare che il Thalys dispone attualmente su tale tratta di una quota di mercato del 45 % circa, destinata a crescere grazie al miglioramento delle infrastrutture che ridurranno il tempo di percorrenza. Inoltre, la Commissione avrebbe erroneamente stimato che una frequenza di sei voli al giorno fosse sufficiente per i passeggeri sensibili al fattore tempo, riconoscendo per contro che tale frequenza, applicata al Thalys, era insufficiente ('considerando' 71 della decisione impugnata).
- 212 La Commissione contesta tale affermazione e ricorda che il Thalys non è concorrenziale per i clienti sensibili al fattore tempo, sostanzialmente a causa della

durata del viaggio in treno. Solo una diminuzione del tempo di percorrenza consentirebbe di modificare tale situazione, il che richiederebbe un miglioramento consistente delle infrastrutture.

— Giudizio del Tribunale

- ²¹³ Nella fattispecie la censura della ricorrente deve essere intesa nel senso che tende a dimostrare che la Commissione, non apprezzando adeguatamente l'impatto concorrenziale del Thalys sul mercato Parigi-Amsterdam, avrebbe commesso un manifesto errore di valutazione.
- ²¹⁴ Dalla decisione impugnata risulta che, sulla tratta Parigi-Amsterdam, il Thalys garantisce sei corse giornaliere di una durata di 4 h 09 (per l'andata), mentre la durata di un volo è di circa 3 ore da centro città a centro città ('considerando' 70-72 della decisione impugnata). Così, per quanto riguarda i clienti indifferenti al fattore tempo, attualmente il Thalys può essere considerato un concorrente. Al contrario, la Commissione poteva concludere che il Thalys non era concorrenziale per i clienti sensibili al fattore tempo, in particolare a causa della durata del viaggio, dal momento che un'andata e ritorno in treno richiede circa 2 ore in più. In tal modo, solo una diminuzione del tempo di percorrenza consentirebbe di modificare la situazione, il che richiederebbe, come rilevato dalla Commissione, un miglioramento considerevole delle infrastrutture.
- ²¹⁵ Nel caso di specie, la ricorrente non fornisce alcun elemento che dimostri che, per il Thalys, la distinzione effettuata dalla Commissione tra i passeggeri sensibili al fattore tempo e quelli che non lo sono sia erronea. Di conseguenza, non può essere accolta la critica della ricorrente relativa al fatto che la Commissione avrebbe erroneamente stimato che una frequenza di sei voli giornalieri fosse sufficiente per i passeggeri sensibili al fattore tempo, laddove avrebbe riconosciuto, al 'considerando' 71 della

decisione impugnata, che una simile frequenza applicata al Thalys era insufficiente per mitigare i problemi di concorrenza in relazione ai viaggiatori sensibili al fattore tempo.

216 Per quanto riguarda l'argomento della ricorrente secondo cui il Thalys costituirebbe un freno all'ingresso di nuovi operatori, si deve rilevare che la crescita commerciale del Thalys è precedente alla Concentrazione, sicché le compagnie aeree che intendevano inserirsi su quel mercato hanno dovuto prendere in considerazione tale fattore di concorrenza. La presenza del Thalys sul mercato Parigi-Amsterdam ha conseguentemente indotto la Commissione ad assicurarsi che non solo la concorrenza esercitata dalle compagnie aeree, ma anche quella esercitata dai fornitori di altri mezzi di trasporto, come il trasporto ferroviario, sarebbe stata preservata.

217 Infatti, le misure correttive attinenti ai servizi intermodali consentono per esempio alla società che gestisce il Thalys di vendere un biglietto andata e ritorno Parigi-Amsterdam con cui il viaggiatore può prendere il treno all'andata e l'aereo al ritorno. Al fine di rendere allettante tale possibilità, è previsto che la società che gestisce il Thalys possa beneficiare, per il volo di ritorno, di tutte le tariffe promozionali proposte dall'ente risultante dalla concentrazione e abbia quindi la facoltà di proporre servizi intermodali a prezzi competitivi (punto 7 del pacchetto degli impegni). A questo proposito, dalle memorie della Commissione risulta che la compagnia ferroviaria Georg Verkehrsorganisation GmbH è in trattative con l'Air France al fine di concludere un accordo intermodale per il mercato Parigi-Amsterdam, il che dimostra l'interesse suscitato dagli accordi intermodali.

218 Pertanto, l'argomento della ricorrente secondo cui il Thalys costituirebbe un freno all'ingresso di un nuovo operatore sulla tratta Parigi-Amsterdam non dimostra che

l'analisi della concorrenza effettuata dalla Commissione sia viziata da manifesto errore di valutazione. Pertanto, la settima parte del motivo dev'essere respinta.

219 Da quanto sopra esposto discende che la ricorrente non ha fornito la prova di un manifesto errore di valutazione imputabile alla Commissione, non essendo riuscita a dimostrare che gli impegni non fossero in grado di fugare i seri dubbi sorti in ordine alla compatibilità dell'operazione con il mercato comune. Il quinto motivo dev'essere pertanto integralmente respinto.

220 Ne consegue che il ricorso dev'essere respinto.

Sulle spese

221 Ai sensi dell'art. 87, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché la ricorrente è rimasta soccombente, va condannata alle spese, conformemente alle conclusioni della Commissione.

222 Ai sensi dell'art. 87, n. 4, primo comma, del regolamento di procedura, la Repubblica francese sopporterà le proprie spese.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Seconda Sezione)

dichiara e statuisce:

- 1) **Il ricorso è respinto.**
- 2) **La ricorrente sopporterà le proprie spese oltre a quelle sostenute dalla Commissione.**
- 3) **La Repubblica francese sopporterà le proprie spese.**

Pirrung

Forwood

Papasavvas

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 4 luglio 2006.

Le greffier

E. Coulon

Le président

J. Pirrung

Indice

Contesto normativo	II - 1942
Fatti all'origine della controversia	II - 1946
1. Imprese interessate	II - 1946
2. Procedimento amministrativo dinanzi alla Commissione	II - 1947
3. Impegni accettati dalla Commissione	II - 1948
Procedimento e conclusioni delle parti	II - 1951
Sulla domanda di adozione di mezzi istruttori	II - 1952
Sulla ricevibilità	II - 1954
1. Argomenti delle parti	II - 1954
2. Giudizio del Tribunale	II - 1954
Sulla legittimazione ad agire	II - 1954
Sull'interesse ad agire	II - 1957
Sul merito	II - 1958
1. Sul primo motivo, relativo ad un manifesto errore di valutazione dovuto alla mancata analisi del rafforzamento della posizione dominante dell'ente risultante dalla concentrazione su tratte ove non esistevano sovrapposizioni tra le attività dell'Air France e della KLM	II - 1959
Argomenti delle parti	II - 1959
Giudizio del Tribunale	II - 1962
Sulla mancata analisi dell'impatto della Concentrazione sul mercato dei viaggi aerei di piacere	II - 1963
Sulla mancata analisi dell'impatto della Concentrazione sui mercati esenti da sovrapposizioni	II - 1964

2. Sul secondo motivo, relativo a un manifesto errore di valutazione dovuto alla mancata analisi del rafforzamento della posizione dominante dell'ente risultante dalla concentrazione sul mercato dell'acquisto di servizi aeroportuali	II - 1967
Argomenti delle parti	II - 1967
Giudizio del Tribunale	II - 1970
Sulla mancata considerazione del rafforzamento della posizione dominante sul mercato dell'acquisto di servizi aeroportuali	II - 1970
Sull'influenza rafforzata dell'ente risultante dalla concentrazione nei confronti dell'AdP	II - 1972
3. Sul terzo motivo, relativo a un manifesto errore di valutazione della sostituibilità di CDG e di Orly	II - 1973
Argomenti delle parti	II - 1973
Giudizio del Tribunale	II - 1975
— Sull'ubicazione dei due aeroporti	II - 1975
— Sui tipi di volo offerti dai due aeroporti	II - 1976
4. Sul quarto motivo, relativo a un manifesto errore di valutazione dovuto al mancato esame degli effetti della Concentrazione sulla potenziale concorrenza	II - 1978
Argomenti delle parti	II - 1978
Giudizio del Tribunale	II - 1979
Sul carattere limitato del mercato interno della KLM	II - 1980
Sulla vicinanza di Amsterdam, centro di attività della KLM, a Parigi e sul carattere limitato della concorrenza esistente nei servizi di trasporto aereo internazionale in provenienza da Parigi	II - 1982
5. Sul quinto motivo, relativo al manifesto errore di valutazione degli impegni assunti dalle parti della Concentrazione	II - 1983
Sulla prima parte, relativa alla mancata estensione degli impegni ai mercati esenti da sovrapposizioni	II - 1984
— Argomenti delle parti	II - 1984
— Giudizio del Tribunale	II - 1985
	II - 2013

Sulla seconda parte, relativa alla mancanza di attrattività degli impegni per le compagnie a basso costo	II - 1987
— Argomenti delle parti	II - 1987
— Giudizio del Tribunale	II - 1988
Sulla terza parte, relativa al mancato trasferimento di un'attività redditizia ...	II - 1990
— Argomenti delle parti	II - 1990
— Giudizio del Tribunale	II - 1991
Sulla quarta parte, relativa all'insufficienza degli slot ceduti	II - 1993
— Argomenti delle parti	II - 1993
— Giudizio del Tribunale	II - 1994
Sulla quinta parte, relativa all'insufficienza delle altre misure correttive	II - 1997
— Argomenti delle parti	II - 1997
— Giudizio del Tribunale	II - 1998
Sulla sesta parte, relativa alla mancata identificazione di un nuovo operatore e alla mancata fissazione di un termine per il suo ingresso	II - 2001
— Argomenti delle parti	II - 2001
— Giudizio del Tribunale	II - 2003
Sulla settima parte, relativa alla mancata considerazione del treno ad alta velocità Thalys come concorrente	II - 2007
— Argomenti delle parti	II - 2007
— Giudizio del Tribunale	II - 2008
Sulle spese	II - 2010