

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Seconda Sezione ampliata)
25 giugno 1998 *

Nelle cause riunite T-371/94 e T-394/94,

British Airways PLC, società di diritto inglese, con sede in Hounslow (Regno Unito),

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, società di diritto danese, di diritto norvegese e di diritto svedese, con sede in Stoccolma,

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, società di diritto olandese, con sede in Amstelveen (Paesi Bassi),

Air UK Ltd, società di diritto inglese, con sede in Stansted (Regno Unito),

Euralair International, società di diritto francese, con sede in Bonneuil (Francia),

TAT European Airlines, società di diritto francese con sede in Tours (Francia),

* Lingua processuale: l'inglese.

con l'avv. Romano Subiotto, solicitor, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio degli avv. ti Elvinger, Hoss e Prussen, 15, Côte d'Eich,

ricorrenti nella causa T-371/94,

e

British Midland Airways Ltd, società di diritto inglese, con sede in Castle Donington (Regno Unito), con gli avv. ti Kevin F. Bodley, solicitor, e Konstantinos Adamantopoulos, del foro di Atene, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio dell'avv. Arsène Kronshagen, 12, boulevard de la Foire,

ricorrente nella causa T-394/94,

sostenute da

Regno di Svezia, rappresentato dal signor Staffan Sandström, in qualità di agente,

Regno di Norvegia, rappresentato dalla signora Margit Tveiten, in qualità di agente, con domicilio eletto in Lussemburgo presso la sede del regio consolato di Norvegia, 3, boulevard Royal,

Maersk Air I/S, società di diritto danese, con sede in Dragør (Danimarca),

e

Maersk Air Ltd, società di diritto inglese, con sede in Birmingham (Regno Unito), con gli avv. ti Roderic O'Sullivan e Philip Wareman, solicitors, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio degli avv. ti Arendt e Medernach, 8-10, rue Mathias Hardt,

intervenanti nella causa T-371/94,

Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, rappresentato dal signor John E. Collins, del Treasury Solicitor's Department, in qualità di agente, e dall'avv. Richard Plender, QC, con domicilio eletto in Lussemburgo presso la sede dell'ambasciata del Regno Unito, 14, boulevard Roosevelt,

Regno di Danimarca, rappresentato dal signor Peter Biering, in qualità di agente, con domicilio eletto in Lussemburgo presso la sede dell'ambasciata di Danimarca, 4, boulevard Royal,

intervenanti in entrambe le cause,

contro

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dai signori Nicholas Khan e Ben Smulders, membri del servizio giuridico, in qualità di agenti, assistiti dall'avv. Ami Barav, barrister, del foro d'Inghilterra e del Galles e del foro di Parigi, con domicilio eletto in Lussemburgo presso il signor Carlos Gómez de la Cruz, membro del servizio giuridico, Centre Wagner, Kirchberg,

convenuta,

sostenuta da

Repubblica francese, rappresentata dal signor Marc Perrin de Brichambaut, direttore degli affari giuridici preso il ministero degli Affari esteri, nonché dalle signore Edwige Belliard, Catherine de Salins e dal signor Jean-Marc Belorgey, rispettivamente direttore aggiunto, vicedirettore e chargé de mission presso la stessa direzione di tale ministero, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo presso la sede dell'ambasciata di Francia, 8 B, boulevard Joseph II,

e

Compagnie nationale Air France, società di diritto francese, con sede in Parigi, con l'avv. Olivier d'Ormesson, del foro di Parigi, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio dell'avv. Jacques Loesch, 11, rue Goethe,

interventi,

avente ad oggetto una domanda di annullamento della decisione della Commissione 27 luglio 1994, 94/653/CE, relativa all'aumento di capitale di Air France notificato dal governo francese (GU L 254, pag. 73),

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

composto dai signori C. W. Bellamy, presidente, K. Lenaerts, C. P. Briët, A. Kalogeropoulos e A. Potocki, giudici,

cancelliere: J. Palacio González, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito alla trattazione orale del 6 e 7 maggio 1997,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Fatti all'origine del ricorso e procedimenti

Procedimento amministrativo

- 1 Con lettera 18 marzo 1994 le autorità francesi hanno informato la Commissione, in conformità dell'art. 93, n. 3, del Trattato CE, della loro intenzione di far affluire 20 miliardi di FF nel capitale della Compagnie nationale Air France (in prosieguo: l'«Air France»). A detta notifica veniva accluso un piano di ristrutturazione intitolato «Progetto per l'impresa» (in prosieguo: il «Progetto»).
- 2 A seguito di una riunione organizzata con i rappresentanti dell'Air France e del Governo francese e dopo una corrispondenza con questi ultimi, la Commissione ha avviato il procedimento di cui all'art. 93, n. 2, del Trattato CE. Essa ha informato le autorità francesi al riguardo con una lettera del 30 maggio 1994, che è stata oggetto di una comunicazione pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee* del 3 giugno 1994, C 152, pag. 2 (in prosieguo: la «comunicazione 3 giugno 1994»).

3 In detta comunicazione la Commissione ha ritenuto che l'aumento di capitale considerato costituisse un aiuto di Stato, rilevando allo stesso tempo di dover esaminare se il progetto di aiuto pregiudicasse gli scambi in misura contraria all'interesse comune. Al riguardo la Commissione ha considerato, in particolare, che:

— la realtà economica esige di tenere conto della situazione e delle prospettive economiche dell'insieme del gruppo Air France;

— essa doveva esaminare gli effetti dell'aiuto sulla situazione concorrenziale dell'Air France sui collegamenti internazionali e interni, sui quali l'Air France deve affrontare la concorrenza di altri vettori europei.

4 In seguito le autorità francesi hanno inviato alla Commissione una serie di lettere e hanno partecipato con i rappresentanti dell'Air France a molteplici riunioni organizzate dalla Commissione. Fino al 4 luglio 1994, la Commissione ha ricevuto le osservazioni di 23 parti interessate, tra le quali figuravano il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, il Regno di Danimarca, il Regno di Svezia, il Regno di Norvegia, l'Association des Compagnies Aériennes de la Communauté Européenne (in prosieguo: l'«ACE») ed un gran numero di compagnie aeree europee, tra le quali le ricorrenti.

5 La maggior parte degli interessati condivideva i dubbi della Commissione circa la liceità dell'aiuto qui considerato. Tra le loro principali obiezioni figuravano, in particolare, i seguenti elementi:

— l'aiuto gioverebbe non solo all'Air France, ma a tutto il gruppo nel complesso;

— l'aiuto si tradurrebbe in una sovracapitalizzazione del gruppo Air France;

- l'acquisto di 17 nuovi aerei al prezzo di 11,5 miliardi di franchi sarebbe inaccettabile;
- la valutazione della compatibilità dell'aiuto con il mercato comune non dovrebbe essere fatta sotto il profilo dell'evoluzione del beneficiario dell'aiuto;
- in caso di autorizzazione dell'aiuto, dovrebbe essere imposta una significativa riduzione delle capacità dell'Air France.

6 I commenti delle parti interessate sono stati trasmessi alle autorità francesi, che hanno risposto con lettera fatta pervenire il 13 luglio 1994 ai servizi competenti della Commissione. Il 14 luglio 1994 il primo ministro francese ha inviato al membro competente della Commissione una lettera che esponeva gli impegni che il suo governo avrebbe assunto in caso di approvazione del Progetto. Il 18 luglio 1994 sono stati trasmessi due impegni ulteriori del governo francese. Infine, il 26 luglio 1994, le autorità francesi hanno fatto pervenire alla Commissione informazioni integrative.

Decisione impugnata

- 7 Il 27 luglio 1994 la Commissione ha adottato la decisione 94/653/CE, relativa all'aumento di capitale di Air France notificato dal governo francese (GU L 254, pag. 73; in prosieguo: la «decisione impugnata»), che può essere riassunta nel modo seguente.
- 8 Dopo aver descritto la struttura del gruppo Air France (operante nel trasporto aereo, nei servizi alberghieri, turistici, di ristorazione, di manutenzione e formazione dei piloti), la Commissione rileva che detto gruppo è con la British Airways e con la Lufthansa uno dei tre grandi vettori aerei europei. Dall'inizio del 1990 esso ha perseguito una politica di acquisizione di partecipazioni in altre compagnie europee (UTA, Air Inter, Sabena e CSA), tesa soprattutto a consolidare la sua

influenza sul mercato interno e ad affrontare la concorrenza sui collegamenti internazionali. Il gruppo Air France avrebbe attuato un programma di modernizzazione e di espansione della propria flotta finanziato attraverso prestiti, i cui oneri finanziari avrebbero gravato sul risultato finale del gruppo attestandosi in una prima perdita di 717,2 milioni di FF nel 1990. In detta situazione il gruppo Air France avrebbe adottato molteplici piani di ristrutturazione che, tuttavia, si sarebbero rivelati tutti inefficaci.

9 In breve, la Commissione constata che il gruppo Air France attraversa una gravissima crisi economica e finanziaria: dopo aver subito una perdita di 3,2 miliardi di FF nel 1992, avrebbe registrato, nel 1993, il quarto risultato annuale negativo consecutivo, che sarebbe arrivato a 8,4 miliardi di FF. Nel corso degli ultimi tre anni la situazione del gruppo non avrebbe cessato di deteriorarsi. Il divario tra il gruppo Air France e i suoi concorrenti è aumentato ancora a causa dei risultati inadeguati del 1993, che si spiegherebbero principalmente con una scarsa produttività e con elevati costi di esercizio nonché con i pesanti oneri finanziari sopportati dal gruppo Air France.

10 La Commissione descrive successivamente le linee del Progetto destinato a «fare dell'Air France una vera impresa», obiettivo che si sarebbe dovuto conseguire nel periodo compreso tra il 1° gennaio 1994 e il 31 dicembre 1996 grazie ad una riduzione dei costi e delle spese finanziarie, a una modifica nella concezione dei prodotti e ad una migliore utilizzazione dei mezzi, a una riorganizzazione della società nonché a una partecipazione dei dipendenti.

11 In questo contesto la Commissione espone, in particolare, che il numero degli aerei da consegnare nel periodo della ristrutturazione passerà da 22 a 17 e che l'investimento corrispondente ammonterà così a 11,5 miliardi di FF. La flotta operativa (145 aerei) aumenterebbe di un solo apparecchio, il numero di posti offerti diminuirebbe leggermente. L'Air France, inoltre, razionalizzerebbe la propria flotta eliminando un certo numero di aeromobili. Infatti, l'eterogeneità della flotta (24 modelli o versioni diverse) costituirebbe uno dei fattori di appesantimento dei costi di esercizio. L'Air France, inoltre, semplificherebbe la propria rete aerea, aumenterebbe la frequenza dei collegamenti redditizi, potenzierebbe le rotte a lunga

distanza, abbandonerebbe le rotte marginali e si concentrerebbe sulle rotte che offrono buone prospettive di crescita. Sul piano sociale il Progetto contemplerebbe, principalmente, la riduzione del personale nella misura di circa 5 000 dipendenti, il congelamento delle retribuzioni (con riserva di riesame) e un blocco delle promozioni. L'Air France sarebbe inoltre ristrutturata in undici centri operativi responsabili ciascuno dei propri risultati finanziari, ognuno dotato di mezzi propri. L'attuazione del Progetto sarebbe finanziata attraverso l'aumento del capitale e la cessione di beni non essenziali.

- 12 La Commissione sottolinea che, nel corso dei negoziati con il governo francese, quest'ultimo ha avanzato una serie di impegni relativi all'attuazione del Progetto e all'utilizzazione del capitale concesso all'Air France, con un conferimento in tre scaglioni: 10 miliardi di FF nel 1994, 5 miliardi di FF nel 1995 e 5 miliardi di FF nel 1996. Tali impegni sono riprodotti, sotto forma di condizioni, nel dispositivo della decisione impugnata.
- 13 In base agli elementi che precedono, la Commissione ritiene che il conferimento di capitali considerato costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato e dell'art. 61, n. 1, dell'Accordo sullo spazio economico europeo (in prosieguo: l'«Accordo SEE»), che, tenuto conto della vasta rete europea dell'Air France e della vivace concorrenza che si verifica sulla maggior parte delle rotte da essa servite, falsa il gioco della concorrenza nel SEE. Inoltre, l'aiuto pregiudicherebbe gli scambi tra i paesi del SEE, essendo l'aviazione civile un settore di attività a carattere internazionale.
- 14 Dopo aver escluso l'applicazione di altre norme derogatorie del Trattato e dell'Accordo SEE, la Commissione verifica in che misura esso soddisfa i criteri fissati dall'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato e dall'art. 61, n. 3, lett. c), dell'Accordo SEE.
- 15 Esaminando lo stato attuale dell'aviazione civile, la Commissione ritiene che tale settore sembra aver superato la crisi economica che imperversa dal 1990. Non-

stante taluni risultati positivi (aumento del traffico di passeggeri), talune compagnie aeree continuerebbero tuttavia ad accumulare perdite, a causa di una capacità eccessiva esistente sul mercato. Tuttavia le prospettive per il settore dell'aviazione europea resterebbero piuttosto favorevoli per il medio periodo. Tenuto conto di tali previsioni, la capacità eccessiva dovrebbe essere solo un fenomeno temporaneo. Di conseguenza, la Commissione ritiene che il mercato non sia colpito da una crisi strutturale di capacità eccessiva e che la situazione del settore dell'aviazione non giustifichi una riduzione globale delle capacità.

16 Dopo aver valutato il Progetto, la Commissione stima che quest'ultimo sia idoneo a restituire efficienza economica e finanziaria all'Air France e che un'autentica ristrutturazione della compagnia contribuirà allo sviluppo del trasporto aereo europeo migliorandone la competitività; essa sarebbe quindi conforme all'interesse comune. In questo contesto, una nota a piè di pagina rinvia al programma d'azione della Commissione intitolato «Il futuro dell'aviazione civile in Europa» [COM (94) 218].

17 Verificando se l'aiuto esaminato sia proporzionato alle necessità di ristrutturazione dell'Air France, la Commissione ritiene che detta misura sia necessaria e appropriata per fornire alla compagnia i mezzi per portare a compimento i propri piani di ristrutturazione e per ritrovare l'efficienza. Al riguardo, la Commissione esamina i diversi strumenti finanziari emessi dall'Air France tra il 1989 e il 1993, per concluderne che il rapporto di indebitamento (debiti/capitali propri) sarà pari a 1,12: 1 alla fine del 1996. Infatti la struttura del bilancio del gruppo Air France si presenterebbe nel modo seguente: capitali propri = 18,65 miliardi di FF e debiti = 20,85 miliardi di FF. Detto rapporto sarebbe superiore al rapporto medio dell'aviazione civile in cui la cifra 1,5: 1 sarebbe considerata accettabile. La Commissione spiega di seguito che, se si prescinde dall'aiuto, l'Air France, per migliorare la propria situazione finanziaria, può principalmente soprassedere ad ordinare nuovi aeromobili e cedere alcuni elementi patrimoniali. Per quanto riguarda la prima possibilità, la Commissione sottolinea che l'Air France ha già rinviato alcuni ordinativi; ulteriori rinvii comporterebbero un aumento dell'età media della flotta al di sopra dei dieci anni, età troppo elevata per una compagnia che cerchi di riacquistare tutta la sua capacità concorrenziale. Riguardo alla cessione di alcuni elementi patrimoniali, la Commissione osserva che solo pochi tra essi come, ad esempio, la *Méridien*, la *Sabena* e l'*Air Inter*, potrebbero rendere disponibili somme sufficienti. La *Sabena* e l'*Air Inter* costituirebbero due elementi importanti dell'attività aerea

dell'Air France. La vendita degli altri elementi farebbe già parte del Progetto e non dovrebbe, peraltro, tradursi in una significativa riduzione dell'entità dell'aiuto.

- 18 Verificando se l'aiuto non incida sugli scambi in misura contraria all'interesse comune, la Commissione rinvia agli impegni che il governo francese ha assunto nel corso del procedimento amministrativo — in particolare quello di fare dell'Air France il solo beneficiario dell'aiuto — per concluderne che tali impegni attenuano le sue preoccupazioni riguardo agli effetti dell'aiuto poiché impediscono virtualmente all'Air France di utilizzare l'aiuto per sovvenzionare le attività dell'Air Inter. La Commissione si sarebbe quindi limitata ad analizzare gli effetti dell'aiuto sugli scambi nei riguardi dell'Air France, che ne è la vera beneficiaria.
- 19 La Commissione considera che siffatti impegni limitano molto rigorosamente la libertà di cui l'Air France dispone in materia di capacità, di offerta e di fissazione dei prezzi e impediscono alla stessa di condurre una politica tariffaria aggressiva su tutte le rotte da essa gestite nell'ambito del SEE. Inoltre, nei primi quattro mesi del 1994 l'Air France avrebbe già ridotto la propria offerta in Europa del 6,4% in confronto al corrispondente periodo dell'anno 1993, mentre l'offerta di tutte le compagnie europee sarebbe aumentata in media del 3,8%. Poiché l'Air France limita l'offerta entro la crescita del mercato, la sua quota di mercato nel SEE diminuirebbe a vantaggio dei concorrenti. In tal modo, l'aiuto non influenzerebbe gli scambi in misura contraria all'interesse comune.
- 20 La Commissione sottolinea che, ai fini dell'analisi degli effetti dell'aiuto nell'ambito del SEE, essa deve anche tener conto dell'accresciuta liberalizzazione dei trasporti aerei all'interno della Comunità a seguito dell'adozione, nel 1992, di vari regolamenti del Consiglio, conosciuti sotto il nome di «terzo pacchetto». In tale contesto, essa ritiene che l'eliminazione dei vincoli che mettevano l'Air France al riparo dalla concorrenza costituisca una compensazione appropriata, che giustifica la concessione di un aiuto compatibile con il comune interesse.

- 21 Essa considera che gli effetti negativi dell'aiuto non sono amplificati dall'esercizio di diritti esclusivi o dall'applicazione di un trattamento di favore riservato all'Air France, dato che le autorità francesi si sono impegnate, da un lato, a modificare le regole di distribuzione del traffico applicate al sistema aeroportuale parigino in maniera da renderle non discriminatorie e, d'altro lato, a controllare che i lavori di ristrutturazione delle aerostazioni Orly Sud e Orly Ouest non alterino le condizioni della concorrenza a danno delle compagnie aeree che collegano l'aeroporto di Orly. La Commissione ricorda, inoltre, di aver adottato, il 27 aprile 1994, una decisione che fa obbligo alla Francia di autorizzare i vettori della Comunità ad esercitare i loro diritti di traffico sui collegamenti tra Parigi (Orly) e Tolosa, nonché tra Parigi (Orly) e Marsiglia a decorrere dal 27 ottobre 1994.
- 22 In definitiva, la Commissione ritiene che l'insieme degli impegni assunti dalle autorità francesi corrisponda alle preoccupazioni da essa espresse al momento dell'apertura del procedimento amministrativo.
- 23 Ai termini dell'art. 1 della decisione impugnata, l'aiuto che verrebbe concesso all'Air France nel periodo 1994-1996, sotto forma di un aumento di capitale di 20 miliardi di FF, ripartito in tre rate e teso a garantire la sua ristrutturazione in conformità del Progetto è compatibile con il mercato comune e con l'Accordo SEE in forza dell'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato e dell'art. 61, n. 3, lett. c), dell'Accordo SEE, purché le autorità francesi rispettino i 16 impegni facenti parte del detto art. 1.
- 24 L'art. 2 della decisione impugnata subordina il versamento della seconda e della terza rata dell'aiuto al rispetto di detti impegni e all'effettiva realizzazione del Progetto e dei risultati ivi previsti, per garantire che l'entità dell'aiuto rimanga compatibile con il mercato comune. Esso impone al governo francese di presentare alla Commissione, prima del versamento della seconda e terza rata dell'aiuto nel 1995 e 1996, una relazione sullo stato di avanzamento del programma di ristrutturazione e

sulla situazione economica e finanziaria dell'Air France; la Commissione farà verificare da consulenti indipendenti l'attuazione del piano nonché l'osservanza delle condizioni cui è subordinata l'approvazione dell'aiuto.

Procedimenti giurisdizionali

- 25 Tali sono le circostanze in cui le ricorrenti hanno proposto i ricorsi in oggetto, depositati presso la cancelleria del Tribunale rispettivamente il 21 novembre e il 22 dicembre 1994.
- 26 La fase scritta dei procedimenti si è svolta ritualmente.
- 27 Con ordinanze del presidente della Prima Sezione ampliata del Tribunale in data 10 marzo, 8 maggio e 12 giugno 1995, il Regno Unito, il Regno di Danimarca, il Regno di Svezia, il Regno di Norvegia e le società Maersk Air I/S e Maersk Air Ltd (in prosieguo: le «società Maersk» o «Maersk») sono state ammesse ad intervenire a sostegno delle conclusioni dei rispettivi ricorrenti.
- 28 Con ordinanza del presidente della Prima Sezione ampliata del Tribunale 12 giugno 1995, la Repubblica francese è stata ammessa ad intervenire a sostegno delle conclusioni della convenuta.
- 29 Con ordinanza del Tribunale (Prima Sezione ampliata) 12 giugno 1995, l'Air France è stata ammessa ad intervenire a sostegno delle conclusioni della convenuta ed autorizzata ad usare la lingua francese nel corso delle fase orale.

- 30 Con decisione del Tribunale, il giudice relatore è stato assegnato alla Seconda Sezione ampliata, alla quale, di conseguenza, sono state attribuite le cause.
- 31 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale (Seconda Sezione ampliata) ha deciso di passare alla fase orale senza procedere a istruttoria. Esso ha tuttavia invitato le parti ad approfondire le loro difese orali in diversi punti.
- 32 Le parti hanno presentato le loro difese orali e hanno risposto ai quesiti del Tribunale all'udienza che si è svolta il 6 e il 7 maggio 1997.
- 33 In tale occasione il Tribunale ha disposto una misura di organizzazione del procedimento ai sensi dell'art. 64 del suo regolamento di procedura e ha invitato le ricorrenti, nonché le parti intervenute a sostegno delle loro conclusioni, a depositare presso la cancelleria le osservazioni da esse presentate alla Commissione nel corso del procedimento amministrativo e non ancora versate agli atti. A seguito di detta misura, le osservazioni della British Airways PLC (in prosieguo: la «British Airways»), della TAT European Airlines (in prosieguo: la «TAT»), della Scandinavian Airlines System Denmark Norway Sweden (in prosieguo: la «SAS»), della Euralair International (in prosieguo: la «Eurolair») e dell'Air UK Ltd (in prosieguo: l'«Air UK») sono state depositate nella cancelleria l'8 maggio 1997, mentre quelle formulate dal Regno di Danimarca, dal Regno di Svezia, dal Regno di Norvegia e dal Regno Unito sono state presentate all'udienza.
- 34 Sentite le parti su tale punto all'udienza, e non avendo esse manifestato obiezioni al riguardo, il Tribunale (Seconda Sezione ampliata) ritiene che si debbano riunire le due cause ai fini della sentenza.

Conclusioni delle parti

35 Le ricorrenti concludono, nelle due cause, che il Tribunale voglia:

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

La ricorrente nella causa T-394/94 chiede, inoltre, al Tribunale di disporre misure di organizzazione della procedura e mezzi istruttori, in conformità degli artt. 64 e 65 del regolamento di procedura, e di esigere la produzione di tutte le pratiche e di tutti i documenti pertinenti di cui dispone la Commissione.

36 Il Regno Unito chiede che il Tribunale voglia:

- annullare la decisione impugnata;
- condannare la Commissione alle spese, comprese quelle sostenute dal Regno Unito.

37 Il Regno di Danimarca, il Regno di Svezia e il Regno di Norvegia chiedono che il Tribunale voglia:

- annullare la decisione impugnata.

38 Le società Maersk chiedono che il Tribunale voglia:

- annullare la decisione impugnata;

— condannare la Commissione alle spese del loro intervento, per quanto compete al Tribunale di disporre al riguardo.

39 La Commissione chiede che il Tribunale voglia:

— respingere il ricorso;

— condannare le ricorrenti alle spese;

— condannare il Regno di Danimarca, il Regno di Svezia, il Regno di Norvegia, il Regno Unito e le società Maersk a sopportare una parte delle spese sostenute dalla Commissione.

40 La Repubblica francese conclude che il Tribunale voglia:

— respingere il ricorso.

41 La società Air France conclude che il Tribunale voglia:

— respingere il ricorso;

— condannare le ricorrenti alle spese, ivi comprese quelle sopportate dall'Air France.

Nel merito

42 A sostegno del loro ricorso le ricorrenti deducono vari motivi che possono essere suddivisi in gruppi. Nell'ambito del primo gruppo di motivi (I), esse contestano alla Commissione, da un lato, di aver violato le norme relative al procedimento amministrativo previste dall'art. 93, n. 2, del Trattato, omettendo di raccogliere informazioni sufficienti e di fornire agli interessati, tra i quali le ricorrenti, informazioni sufficienti per permettere loro di essere sentiti correttamente e di esercitare effettivamente i diritti loro conferiti dagli artt. 93, n. 2, del Trattato e 62, n. 1, lett. a), dell'Accordo SEE. Esse le imputano, d'altro canto, di non aver fatto ricorso ad esperti indipendenti per valutare la compatibilità dell'aiuto controverso con gli artt. 92, n. 3, lett. c), del Trattato e 61, n. 3, lett. c), dell'Accordo SEE e di non aver adottato tutte le misure necessarie per verificare l'esattezza delle informazioni fornite dalle autorità francesi e dalla compagnia Air France.

43 Nell'ambito del secondo gruppo di motivi (II), le ricorrenti contestano alla Commissione di aver commesso svariati errori nell'applicazione dell'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato e dell'art. 61, n. 3, lett. c), dell'Accordo SEE. In tale contesto si imputa, anzitutto, alla Commissione di aver violato il principio di proporzionalità vigente in materia di aiuti di Stato autorizzando a torto l'acquisto da parte dell'Air France di 17 nuovi aerei (A), in secondo luogo, di aver autorizzato erroneamente il finanziamento dei costi di esercizio e delle misure operative dell'Air France (B), in terzo luogo di aver erroneamente classificato i titoli emessi dall'Air France tra il 1989 e il 1993 (C), in quarto luogo, di aver ignorato il rapporto di indebitamento dell'Air France (D) e, in quinto luogo, di essersi astenuta dall'esigere la vendita di taluni attivi dell'Air France idonei ad essere alienati (E). Inoltre, le ricorrenti imputano alla Commissione di aver considerato a torto che l'aiuto fosse destinato a facilitare lo sviluppo di un'attività economica senza alterare le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune. In questo contesto le loro critiche sono rivolte, in particolare, contro 12 delle 16 condizioni d'autorizzazione di cui è corredata l'approvazione dell'aiuto. Infine, le ricorrenti rimettono in discussione, sotto diversi aspetti, l'adeguatezza del piano di ristrutturazione e contestano alla Commissione di aver concluso a torto che tale piano fosse idoneo a ripristinare l'efficienza economica dell'Air France. Nell'ambito di queste diverse censure, le ricorrenti contestano anche alla Commissione di non aver motivato a sufficienza la decisione impugnata. Per quest'ultimo motivo la British Midland Ltd (in prosieguo: la «British Midland») deduce una violazione dell'art. 155 del Trattato.

I — *Sui motivi relativi a un non corretto svolgimento del procedimento amministrativo*

Esposizione sommaria degli argomenti delle parti

44 La ricorrente nella causa T-394/94 fa valere, in sostanza, che il procedimento amministrativo disposto dall'art. 93, n. 3, del Trattato presenta un carattere contraddittorio e che la Commissione, pertanto, deve fornire alle parti interessate informazioni sufficienti a consentire loro di valutare pienamente l'effetto potenziale di un aiuto nei loro confronti. Nella fattispecie, la comunicazione della Commissione 3 giugno 1994 sarebbe stata insufficiente; in particolare, la Commissione non avrebbe:

- spiegato il calcolo dei 20 miliardi di FF,
- indicato, relativamente all'acquisto dei 17 nuovi aeromobili, che tipo di aerei sarebbe stato acquistato né di che tipo di aerei sarebbe stata composta la flotta,
- fornito il testo del piano di ristrutturazione,
- spiegato su cosa fosse basato il calcolo dell'aumento della produttività dell'Air France del 30% o del 33%,
- indicato quali fossero i costi dell'esodo volontario proposto,
- fornito alcun dettaglio circa gli attivi dell'Air France né fornito la ripartizione degli attivi legati all'attività principale e attivi estranei all'attività principale,
- fornito nessuna valutazione del valore della catena alberghiera Méridien,

- fornito nessun dettaglio sul valore delle partecipazioni dell'Air France nell'Air Inter, nella Sabena o in altre società, né spiegato perché detti attivi non fossero considerati quali attivi estranei all'attività principale,
- fornito nessun dettaglio sul progetto di rete dell'Air France, al fine di consentire di calcolarne gli eventuali effetti sulla concorrenza,
- fornito nessun dettaglio sui «nuovi prodotti» previsti dall'Air France, al fine di consentire di calcolarne gli eventuali effetti sulla concorrenza,
- avuto a disposizione i conti annuali dell'Air France al momento dell'adozione della decisione impugnata,
- spiegato perché essa non avesse chiesto la comunicazione di informazioni essenziali necessarie per l'adozione di una decisione motivata riguardo alla compatibilità dell'aiuto con il mercato comune,
- tenuto conto delle società controllate e, in particolare, dell'Air Inter, per il fatto che il piano di ristrutturazione si concentrava esclusivamente sull'Air France,
- spiegato in che modo le proposte finalizzate alla prosecuzione dei progetti di espansione potessero conciliarsi con gli obiettivi del Trattato, in particolare alla luce dell'esito negativo dei due precedenti conferimenti di capitale per un importo di 5,8 miliardi di FF.

45 Nelle sue osservazioni depositate presso la Commissione nel corso del procedimento amministrativo, la British Midland aveva sollevato già la maggior parte dei punti menzionati, chiedendo, in particolare, alla Commissione di rivelarle il piano di ristrutturazione presentato dall'Air France, poiché senza tale divulgazione essa non avrebbe potuto disporre di informazioni sufficienti per potersi utilmente pronunciare sul progetto di aiuto.

- 46 Anche le ricorrenti nella causa T-371/94 ritengono che le informazioni contenute nella comunicazione del 3 giugno 1994 fossero insufficienti. Una maggiore precisione nella comunicazione relativamente alle intenzioni dell'Air France di aumentare la frequenza sulle rotte redditizie, di sviluppare voli di lunga distanza, di abbandonare i collegamenti marginali e di concentrarsi sui collegamenti che offrissero buone prospettive di crescita avrebbe permesso alle ricorrenti di aiutare la Commissione a valutare tali aspetti del piano di ristrutturazione. In particolare, la Commissione non avrebbe menzionato le giustificazioni dell'Air France circa la necessità di acquistare 17 nuovi aeromobili, cosicché le parti interessate non avrebbero potuto fornire alla Commissione le informazioni necessarie che le avrebbero permesso di esaminare con cura e imparzialità tale aspetto del caso.
- 47 Esse sottolineano, inoltre, che la comunicazione non menziona affatto l'unità di misura utilizzata, espressa in «equivalente passeggero-chilometro/dipendente» (in prosieguo: l'«EPKT»). Esse avrebbero letto per la prima volta nella decisione impugnata detta unità di misura elaborata specificamente per l'Air France e applicata al calcolo delle loro stesse soglie di produttività attuali e future.
- 48 Esse rilevano inoltre che la Commissione avrebbe dovuto verificare la versione francese della comunicazione per quanto concerne il brano relativo a un'eventuale capitalizzazione eccessiva dell'Air France. Infatti, il trasferimento delle ORA (obbligazioni rimborsabili in azioni) e dei TSDI (obbligazioni subordinate perpetue) «from the side of the debts into the equity» sarebbe stato tradotto nella versione inglese con un trasferimento «dal passivo verso l'attivo». Tale errore di traduzione avrebbe dovuto rendere più difficile la formulazione dei commenti pertinenti per i terzi che utilizzassero la versione francese.
- 49 Esse considerano infine che, per la complessità del caso, la Commissione avrebbe dovuto essere assistita da periti indipendenti in economia, finanziamento e gestione dei trasporti aerei. Come risulta dall'art. 2 della decisione impugnata, che prevede l'intervento di consulenti indipendenti prima del versamento della seconda e della terza rata dell'aiuto, la Commissione stessa riconoscerebbe che è indispensabile far verificare la corretta applicazione del piano di ristrutturazione da periti esterni.

Essa confesserebbe quindi implicitamente di non disporre di cognizioni tecniche sufficienti per procedere direttamente ad una verifica di tal fatta.

50 Le ricorrenti nelle due cause ritengono che la Commissione, adottando la decisione impugnata, ha dato prova di un'eccessiva precipitazione, incompatibile con il rispetto dei loro diritti fondamentali e di quelli delle altre parti interessate. Infatti, la decisione impugnata sarebbe stata adottata dopo soli 16 giorni lavorativi dalla scadenza del termine imposto alle parti interessate per presentare le proprie osservazioni, il che rappresenterebbe un lasso di tempo eccezionalmente breve per analizzare, discutere e risolvere i complessi problemi sollevati dal progetto di aiuto controverso. Il lasso di tempo tra la data di apertura del procedimento iniziato ai sensi dell'art. 93, n. 2, del Trattato e la data di adozione della decisione impugnata (3 giugno e 27 luglio 1994) sarebbe stato in effetti pari a 37 giorni lavorativi e quindi largamente inferiore alla media del tempo impiegato in casi simili.

51 Il Regno di Danimarca ha ricordato, all'udienza, di aver domandato invano alla Commissione, nel corso del procedimento amministrativo, di trasmettere agli altri Stati membri la risposta del governo francese alla comunicazione del 3 giugno 1994, per consentire loro di presentare le proprie osservazioni prima che la Commissione adottasse la propria decisione.

52 La Commissione replica che il procedimento di cui all'art. 93, n. 2, del Trattato non impone un contraddittorio con i terzi interessati. Questi ultimi non potrebbero esigere di essere trattati allo stesso modo del destinatario della decisione finale. Al riguardo, la Commissione rinvia alla giurisprudenza elaborata in materia di concorrenza, secondo la quale i diritti procedurali dei denunciati non sono altrettanto ampi del diritto della difesa delle imprese nei confronti delle quali la Commissione svolge un'inchiesta.

53 Per quanto riguarda la comunicazione che dà inizio al procedimento ai sensi dell'art. 93, n. 2, la Commissione sottolinea che essa è finalizzata unicamente ad otte-

nera, da parte degli interessati, tutte le informazioni destinate a fornirle lumi sulla propria azione futura. Nella fattispecie la comunicazione 3 giugno 1994 avrebbe elencato tutti gli aspetti riguardo ai quali essa desiderava ricevere osservazioni per potersi pronunciare sul progetto di aiuto notificato dalle autorità francesi. In detta comunicazione essa avrebbe offerto tutte le informazioni necessarie per consentire alle parti interessate di esprimere le proprie opinioni.

54 Più in generale, la Commissione ritiene di poter far comparire nella propria comunicazione solo le informazioni di cui dispone al momento della pubblicazione e che non siano prive di interesse né coperte dal segreto d'ufficio o dal segreto commerciale. Del resto, lo scopo di una comunicazione ai sensi dell'art. 93, n. 2, non sarebbe quello di esprimere un'opinione definitiva, ma di sollevare questioni. Quanto alle numerose informazioni che, a parere delle ricorrenti, avrebbero dovuto comparire nella comunicazione 3 giugno 1994, la Commissione sottolinea che la maggior parte dei punti rilevati era coperta dal segreto commerciale o non suscitava dubbi per i quali essa avesse rilevato la necessità di informazioni supplementari.

55 Per quanto concerne la durata dell'indagine, la Commissione ricorda come il progetto di aiuto controverso le sia stato notificato il 18 marzo 1994 e la decisione impugnata sia stata adottata 131 giorni più tardi, il 27 luglio 1994. Il lasso di tempo tra tali date sarebbe all'incirca pari a quello intercorso in casi simili [decisione della Commissione 24 luglio 1991, 91/555/CEE, sugli aiuti che il governo belga intende concedere al vettore aereo comunitario Sabena, GU L 300, pag. 48, in prosieguo: la «decisione Sabena»; decisione della Commissione 21 dicembre 1993, 94/118/CE, relativa all'aiuto che l'Irlanda intende conferire al gruppo Aer Lingus, un'impresa operante principalmente nel settore dei trasporti, GU 1994, L 54, pag. 30, in prosieguo: la «decisione Aer Lingus»; e decisione della Commissione 6 luglio 1994, 94/698/CE, relativa all'aumento di capitale, alle garanzie di credito e all'esenzione fiscale a favore di Transportes Aeria Portugueses (TAP), GU L 279, pag. 29, in prosieguo: la «decisione TAP»]. Inoltre, la normalità di detto lasso di tempo sarebbe confermata dall'art. 10, n. 3, del regolamento (CEE) del Consiglio 21 dicembre 1989, n. 4064, relativo al controllo delle operazioni di concentrazione tra imprese (GU L 395, pag. 1; in prosieguo: il «regolamento n. 4064/89»), secondo il quale la decisione che dichiara una concentrazione incompatibile con il mercato comune deve essere adottata entro il termine di quattro mesi.

- 56 La Commissione ritiene infine di non aver alcun obbligo giuridico di rivolgersi a periti esterni prima di adottare le proprie decisioni.

Giudizio del Tribunale

In generale

- 57 Va ricordato, preliminarmente, che il progetto di aiuto controverso è stato ufficialmente notificato dalle autorità francesi alla Commissione che, avendo deciso di dare inizio al procedimento di cui all'art. 93, n. 2, del Trattato, era tenuta a intimare «agli interessati di presentare le loro osservazioni».

- 58 Quanto allo scopo di quest'ultima frase di detto art. 93, n. 2, del Trattato, occorre ricordare poi che, per una giurisprudenza costante della Corte, tale norma mira, da un lato, ad obbligare la Commissione a far sì che tutte le persone potenzialmente interessate siano informate e abbiano la possibilità di far valere il proprio punto di vista (sentenza 14 novembre 1984, causa 323/82, Intermills/Commissione, Racc. pag. 3809, punto 17) e, d'altro canto, a consentire alla Commissione d'essere pienamente illuminata su tutti i dati del problema prima di adottare la propria decisione (sentenza 20 marzo 1984, causa 84/82, Germania/Commissione, Racc. pag. 1451, punto 13).

- 59 Per quanto concerne in particolare il dovere della Commissione di informare gli interessati, la Corte ha affermato che la pubblicazione di una comunicazione nella *Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee* risulta essere un mezzo adeguato allo scopo di informare tutti gli interessati dell'apertura di un procedimento (sentenza Intermills/Commissione, citata, punto 17), precisando nel contempo che «la comunicazione serve all'unico scopo di ottenere, da parte degli interessati, tutte le infor-

mazioni atte ad illuminare la Commissione circa il suo successivo comportamento» (sentenza 12 luglio 1973, causa 70/72, Commissione/Germania, Racc. pag. 813, punto 13). Il Tribunale ha seguito tale giurisprudenza che attribuisce agli interessati essenzialmente il ruolo di fonti di informazione per la Commissione nell'ambito del procedimento amministrativo iniziato ai sensi dell'art. 93, n. 2, del Trattato (sentenza 22 ottobre 1996, causa T-266/94, Skibsværftsforeningen/Commissione, Racc. pag. II-1399, punto 256).

60 Ne consegue che gli interessati, lungi dal potersi valere dei diritti della difesa spettanti a coloro nei cui confronti è aperto un procedimento (v., in questo senso, sentenza della Corte 17 novembre 1987, cause riunite 142/84 e 156/84, BAT e Reynolds/Commissione, Racc. pag. 4487, punti 19 e 20, in materia di concorrenza, nonché la sentenza della Corte 21 marzo 1990, causa C-142/87, Belgio/Commissione, Racc. pag. I-959, punto 46), dispongono soltanto del diritto di essere associati al procedimento amministrativo in misura adeguata, tenuto conto delle circostanze del caso di specie.

61 Ora, l'ampiezza dei diritti di partecipazione e di informazione di cui dispongono gli interessati nell'ambito del procedimento amministrativo aperto ai sensi dell'art. 93, n. 2, del Trattato può essere limitata in base a due considerazioni.

62 In primo luogo, qualora — come nella fattispecie — uno Stato membro notifichi alla Commissione un progetto di aiuto corredato di documenti giustificativi e gli uffici competenti dell'istituzione abbiano poi una serie di incontri con i funzionari del detto Stato membro, la Commissione può disporre già di informazioni relativamente ampie che lascino sussistere solo taluni dubbi che possono essere eliminati da ulteriori informazioni fornite dagli interessati. Infatti, in quanto verte sui dettagli del progetto di aiuto, sulla situazione economica, finanziaria e concorrenziale dell'impresa beneficiaria e sul funzionamento interno di quest'ultima, il dialogo tra lo Stato membro e la Commissione è necessariamente più approfondito di quello effettuato con gli interessati. Di conseguenza, pur fornendo agli interessati informazioni generali sugli elementi essenziali del progetto di aiuto, la Commissione

può limitarsi a concentrare la comunicazione da essa pubblicata nella Gazzetta ufficiale sui punti riguardo ai quali essa nutre ancora dei dubbi.

63 In secondo luogo, la Commissione è tenuta, ai sensi dell'art. 214 del Trattato, a non divulgare agli interessati le informazioni che per loro natura siano protette dal segreto d'ufficio, come, in particolare, i dati relativi al funzionamento interno dell'impresa beneficiaria. Al riguardo, la situazione degli interessati non differisce da quella degli autori di una denuncia in materia di concorrenza che, secondo la giurisprudenza della Corte, non possono ricevere comunicazione dei segreti commerciali (sentenza BAT e Reynolds/Commissione, citata supra, nel punto 60, punto 21).

64 La limitatezza dei suddetti diritti di partecipazione ed informazione, in quanto essi concernono il solo svolgimento del procedimento amministrativo, non è in contraddizione con il dovere che incombe alla Commissione, ai sensi dell'art. 190 del Trattato, di corredare la sua decisione finale che autorizza il progetto di aiuto di una motivazione sufficiente, nella quale deve pronunciarsi su tutte le censure essenziali che gli interessati, direttamente ed individualmente riguardati da detta decisione, hanno formulato spontaneamente o a seguito delle informazioni comunicate dalla Commissione. Così, anche a supporre che la Commissione possa, in un caso di specie, preferire validamente di avvalersi di altre fonti di informazione e ridurre, per ciò stesso, l'importanza della partecipazione degli interessati, ciò non la esime dal corredare la propria decisione di una motivazione adeguata (v. infra, punto 96).

65 Alla luce dei principi sopra definiti si devono esaminare le irregolarità che avrebbero viziato lo svolgimento del procedimento amministrativo, fermo restando che è pacifico che le ricorrenti e le parti intervenute a sostegno delle loro conclusioni, nonché l'ACE, che, nel corso del procedimento amministrativo dinanzi alla Commissione, si sono opposte all'autorizzazione del progetto di aiuto controverso, vanno considerate alla stregua degli interessati di cui all'art. 93, n. 2, del Trattato, come interpretato dalla Corte nella sentenza Intermills/Commissione (citata supra, nel punto 58, punto 16).

La comunicazione 3 giugno 1994

- 66 Per quanto concerne, in primo luogo, il preteso carattere insufficiente della comunicazione 3 giugno 1994, va innanzitutto rilevato che detta comunicazione espone
- la situazione economica e finanziaria dell'Air France precedente all'elaborazione del progetto di aiuto, in particolare i piani di ristrutturazione e i precedenti conferimenti di capitali nonché le perdite accumulate dall'Air France,
 - le «grandi linee di forza» del nuovo piano di ristrutturazione,
 - l'importo dell'aiuto previsto di 20 milioni di FF e
 - i principali dubbi espressi dalla Commissione in questa fase del procedimento, relativi, in particolare, all'aumento della produttività dell'Air France, alla struttura del gruppo Air France, alla situazione concorrenziale dell'Air France ed all'eventualità di una sua eccessiva capitalizzazione.

Il Tribunale ritiene che una siffatta informazione fosse sufficiente a consentire agli interessati di far opportunamente valere i propri argomenti dinanzi alla Commissione.

- 67 Per quanto riguarda il fatto che le ricorrenti nella causa T-371/94 ritengono che informazioni relative all'unità di misura EPKT, alla rete aerea dell'Air France e al suo futuro sviluppo, nonché alle ragioni che giustificavano l'acquisto dei 17 nuovi aeromobili, avrebbero dovuto essere contenute nella comunicazione, la risposta della Commissione, che afferma di non aver nutrito dubbi su tali punti specifici, è sufficiente a giustificare il silenzio della Commissione al riguardo, il che non priva le ricorrenti del diritto di fare esaminare dal Tribunale se la decisione finale della

Commissione contenga una motivazione insufficiente oppure errori manifesti di valutazione o di diritto.

68 Per quanto concerne le censure sollevate dalla ricorrente nella causa T-394/94 riguardo all'omessa comunicazione dei numerosi dettagli già menzionati (v. supra, punto 44), giustamente la Commissione invoca il segreto commerciale che le vietava di comunicare ai concorrenti dell'Air France informazioni sulla compagnia aerea delicate da un punto di vista commerciale. In particolare, il piano di ristrutturazione — nella fase precedente all'approvazione da parte della Commissione e all'inizio dell'attuazione — conteneva siffatte informazioni e non competeva certo ai concorrenti valutare, e confrontare con le proprie misure di gestione, ciascuna misura di ristrutturazione proposta dall'Air France. Diversamente i concorrenti avrebbero potuto ingerirsi nella ristrutturazione interna dell'Air France e tentare di «suggerire» le misure che sembravano loro appropriate per l'Air France, dopo aver ottenuto informazioni preziose sulla loro concorrente. Tale analisi non è smentita dal fatto che altri interessati, quali l'ACE, abbiano potuto, a quanto pare, procurarsi tale piano di ristrutturazione. Ciò non poteva indurre la Commissione a violare l'art. 214 del Trattato.

69 Va poi aggiunto che i conti annuali dell'Air France per il 1993 sono stati pubblicati nel *Bulletin des annonces légales obligatoires* del 17 giugno 1994, a pag. 10207 (n. 319 della memoria d'intervento dell'Air France nella causa T-371/94), ed erano quindi accessibili agli interessati. Questi ultimi, di conseguenza, non possono contestare alla Commissione di non aver reso pubbliche le cifre definitive nella comunicazione del 3 giugno e di aver adottato la sua decisione finale nell'ignoranza di tali dati.

70 Per quanto riguarda infine la censura, rivolta alla Commissione, di non essersi procurata talune informazioni essenziali prima di adottare la propria decisione finale e di non aver a sufficienza verificato tutti gli aspetti rilevanti della pratica, si tratta di semplici affermazioni e supposizioni di carattere generale non corroborate da alcuna prova concreta. La Commissione poteva quindi limitarsi a replicare di aver effettivamente ottenuto tutte le informazioni utili e necessarie che sono state

oggetto di un'approfondita verifica da parte sua. Inoltre, tale censura, in realtà, prende in considerazione non la fase della comunicazione 3 giugno 1994, ma quella, successiva, della decisione impugnata. Lo stesso dicasi delle ultime due censure sollevate dalla ricorrente nella causa T-394/94 (v. supra, punto 44), che costituiscono, in realtà, censure rivolte, con riferimento alla motivazione e alla valutazione di merito, avverso la legittimità della decisione impugnata. Di conseguenza, esse saranno esaminate, in seguito, in un diverso contesto.

Durata dell'esame

- 71 Secondo le ricorrenti, data la complessità del controverso progetto di aiuto, il tempo che la Commissione ha impiegato per esaminarlo prima di adottare la decisione impugnata è stato troppo breve. A questo proposito, si deve rilevare, innanzi tutto, che nessun testo del Trattato o della normativa comunitaria prescrive che le decisioni in materia di aiuti di Stato, adottate a seguito del procedimento ai sensi dell'art. 93, n. 2, del Trattato, debbano rispettare un termine fisso. Inoltre, ammesso che la Commissione abbia agito con eccessiva precipitazione e non si sia concessa tempo sufficiente per esaminare il progetto controverso, tale comportamento non può giustificare, di per sé, l'annullamento della decisione impugnata. Un eventuale annullamento presupporrebbe invece che detto comportamento si risolva in una violazione di specifiche norme procedurali, del dovere di motivazione o della legittimità intrinseca della decisione impugnata. Di conseguenza, la censura va respinta, senza che sia necessario pronunciarsi sulla pertinenza della prassi decisionale della Commissione in materia di concentrazioni.

Periti esterni

- 72 Il rilievo, mosso alla Commissione, di non essersi avvalsa di periti esterni per elaborare la decisione impugnata è manifestamente privo di fondamento, giacché nessuna disposizione del Trattato o della normativa comunitaria impone alla Commissione un simile obbligo. Va aggiunto che, in ogni caso, la Commissione disponeva di informazioni relativamente ampie nel settore del trasporto aereo prima dell'ado-

zione della decisione impugnata. Al riguardo, si deve ricordare che la Commissione aveva già avuto modo di familiarizzarsi con la situazione del trasporto aereo, che era oggetto, in particolare, della relazione «Expanding Horizons» pubblicata all'inizio del 1994 dal «Comitato dei Saggi», del programma «Il futuro dell'aviazione civile in Europa» nonché di pubblicazioni della International Air Transport Association (IATA) e dell'Association of European Airlines (AEA). Inoltre, la Commissione aveva adottato altre decisioni nel settore del trasporto aereo, quali le decisioni Sabena, Aer Lingus e TAP (citate supra, nel punto 55). Infine nessun elemento specifico del caso di specie indica che alla Commissione fossero necessari periti esterni.

Errore di traduzione

73 L'errore che compare nel testo francese della comunicazione 3 giugno 1994, rilevato dalle ricorrenti nella causa T-371/94 è talmente palese che gli iniziati del settore aereo potevano facilmente rendersene conto. Infatti, è evidente che i titoli di un prestito non possono, in base ai principi contabili, essere trasferiti «dal passivo all'attivo» («from the side of the debt into the equity», secondo il testo inglese della comunicazione), ma che la loro qualificazione dev'essere operata all'interno del solo passivo, ove essi costituiscono fondi propri oppure debiti.

74 In ogni caso, la Commissione ha espressamente rilevato, in detto brano della propria comunicazione, di dover ancora esaminare approfonditamente la classificazione dei titoli di cui trattasi. Ne consegue che la valutazione della Commissione non era ancora definitiva anche per quanto riguarda il punto falsato da siffatto errore. Detto errore non può quindi inficiare la legittimità del procedimento amministrativo, perché in tale contesto è decisivo soltanto sapere se anche la decisione finale sia affetta dal medesimo errore, il che non è nemmeno stato asserito dalle ricorrenti.

Partecipazione degli altri Stati membri

75 Il motivo, dedotto dal Regno di Danimarca, secondo il quale la Commissione avrebbe dovuto trasmettere agli altri Stati membri la risposta del governo francese alla comunicazione 3 giugno 1994, deve essere dichiarato irricevibile per il fatto che non è stato sollevato dalle ricorrenti. Infatti, poiché, ai sensi dell'art. 116, n. 3, del regolamento di procedura, gli intervenienti devono accettare il procedimento nello stato in cui si trova al momento del loro intervento e poiché, a norma dell'art. 37, quarto comma, dello Statuto (CE) della Corte, le conclusioni della memoria di intervento possono essere dirette solo al sostegno delle conclusioni di una delle parti, il Regno di Danimarca, in quanto interveniente, non è legittimato a dedurre tale motivo (v., in questo senso, sentenza della Corte 24 marzo 1993, causa C-313/90, CIRFS e a./Commissione, Racc. pag. I-1125, punti 19-22).

76 In ogni caso, il testo dell'art. 93 del Trattato non fa obbligo alla Commissione di trasmettere agli altri Stati membri le osservazioni che ha ricevuto dal governo di uno Stato che chiede l'autorizzazione a concedere un aiuto. Al contrario, risulta dall'art. 93, n. 2, terzo comma, del Trattato che gli altri Stati membri sono coinvolti in una pratica specifica di aiuto solo nel caso in cui detta pratica sia portata, a richiesta dell'interessato, dinanzi al Consiglio.

Conclusioni

77 Risulta da quanto precede che il procedimento ex art. 93, n. 2, del Trattato svoltosi nella fattispecie, non è inficiato da alcun vizio, cosicché i motivi che lo riguardano devono essere respinti.

II — *Sui motivi relativi ad errori di valutazione e ad errori di diritto asseritamente commessi dalla Commissione in violazione dell'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato e dell'art. 61, n. 3, lett. c), dell'Accordo SEE*

In generale

- 78 Nella decisione impugnata la Commissione ha esaminato la legittimità dell'aiuto controverso alla luce dell'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato e dell'art. 61, n. 3, lett. c), dell'Accordo SEE. Nell'ambito di detto esame essa ha constatato che una effettiva ristrutturazione dell'Air France sarebbe stata conforme all'interesse comune, che l'entità dell'aiuto non pareva eccessiva e che l'aiuto non incideva sulle condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune.
- 79 Secondo una giurisprudenza costante, nell'applicare dell'art. 92, n. 3, del Trattato, la Commissione gode di un ampio potere discrezionale (v., ad esempio, sentenze della Corte 17 settembre 1980, causa 730/79, Philip Morris/Commissione, Racc. pag. 2671, punti 17 e 24, 24 febbraio 1987, causa 310/85, Deufil/Commissione, Racc. pag. 901, n. 18, e 14 febbraio 1990, causa C-301/87, Francia/Commissione, Racc. pag. I-307, punto 49). Dal momento che tale potere discrezionale implica valutazioni complesse di ordine economico e sociale, il sindacato giurisdizionale su una decisione della Commissione adottata in tale ambito deve limitarsi alla verifica dell'osservanza delle norme relative alla procedura e alla motivazione, dell'esattezza materiale dei fatti considerati nell'operare la scelta contestata, dell'insussistenza di errore manifesto di valutazione di tali fatti o dell'insussistenza di sviamento di potere (sentenza della Corte 29 febbraio 1996, causa C-56/93, Belgio/Commissione, Racc. pag. I-723, punto 11, e giurisprudenza citata). In particolare, non compete al Tribunale sostituire la sua valutazione economica a quella dell'autore della decisione (sentenza della Corte 15 giugno 1993, causa C-225/91, Matra/Commissione, Racc. pag. I-3203, punto 23). Il Tribunale considera questa giurisprudenza pertinente anche ai fini dell'esame alla luce dell'art. 61, n. 2, lett. c), dell'Accordo SEE.
- 80 Nella fattispecie la Commissione sottolinea che una parte delle censure mosse dalle ricorrenti si basa su eventi successivi all'adozione della decisione impugnata. Le

ricorrenti replicano che taluni di detti eventi successivi si collocano in una serie ininterrotta di fatti di cui la Commissione avrebbe dovuto essere al corrente. Peraltro, taluni fatti posteriori illustrerebbero chiaramente i commenti presentati dalle ricorrenti nell'ambito del procedimento amministrativo.

81 Al riguardo, va ricordato che la legittimità di un atto dev'essere valutata in funzione degli elementi di fatto e di diritto esistenti al momento in cui l'atto è stato adottato (sentenza della Corte 7 febbraio 1979, cause riunite 15/76 e 16/76, Francia/Commissione, Racc. pag. 321, punto 7, e sentenza del Tribunale 15 gennaio 1997, causa T-77/95, SFEI e a./Commissione, Racc. pag. II-1, punto 74) e non può dipendere da considerazioni retrospettive riguardanti i suoi risultati (sentenza della Corte 7 febbraio 1973, causa 40/72, Schröder, Racc. pag. 125, punto 14). In particolare, le complesse valutazioni operate dalla Commissione devono essere esaminate alla luce dei soli elementi di cui essa disponeva quando le ha effettuate (sentenze della Corte 10 luglio 1986, causa 234/84, Belgio/Commissione, Racc. pag. 2263, punto 16, e 26 settembre 1996, causa 241/94, Francia/Commissione, Racc. pag. I-4551, punto 33).

82 Alla luce dei principi sopra citati si deve procedere all'esame dei motivi e degli argomenti di merito dedotti nella fattispecie dalle ricorrenti e che mettono in discussione la valutazione del carattere proporzionato dell'aiuto, la valutazione dell'impatto dell'aiuto nel settore dell'aviazione civile del SEE e la valutazione dell'adeguatezza del piano di ristrutturazione che accompagnava l'aiuto controverso.

Sulle censure relative alla violazione del principio di proporzionalità vigente in materia di aiuti di Stato

83 Con dette censure le ricorrenti e le parti intervenute a sostegno delle loro conclusioni contestano alla Commissione di aver autorizzato un aiuto di entità eccessiva

in rapporto alle necessità della ristrutturazione dell'Air France. Tali censure si fondano sulla sentenza Philip Morris/Commissione (citata supra, nel punto 79, punto 17), nella quale la Corte ha affermato che non può essere consentito agli Stati membri di effettuare versamenti che migliorerebbero la situazione finanziaria dell'impresa beneficiaria «senza essere necessari per il conseguimento degli scopi previsti dall'art. 92, n. 3».

A — Sulla censura secondo cui la Commissione ha autorizzato indebitamente l'acquisto, da parte dell'Air France, di 17 nuovi aeromobili

Esposizione sommaria degli argomenti delle parti

84 Le ricorrenti ritengono che fosse sproporzionato approvare un aiuto il cui obiettivo era quello di consentire all'Air France di acquistare 17 nuovi aeromobili. La Commissione avrebbe avuto manifestamente torto nel concludere che l'entità dell'aiuto non potesse essere diminuita dall'annullamento o dal rinvio dell'ordinativo effettuato dall'Air France per un importo pari a 11,5 miliardi di FF. Infatti, il costo del necessario rinnovamento periodico della flotta sarebbe un investimento in beni strumentali e farebbe parte, in linea di massima, delle spese ordinarie di gestione di una compagnia aerea. Siffatto rinnovo dovrebbe essere effettuato senza aiuti statali. In ogni caso, l'acquisto di nuovi aeromobili non sarebbe stato indispensabile per l'Air France.

85 Le ricorrenti nella causa T-371/94 contestano, inoltre, alla Commissione di aver fornito una motivazione insufficiente su tale punto, pur essendo stata informata, nel corso del procedimento amministrativo, del fatto che l'acquisto dei 17 nuovi aeromobili non costituiva un elemento essenziale del piano di ristrutturazione dell'Air France e doveva quindi essere annullato. La Commissione non avrebbe quindi esaminato seriamente i commenti presentati dai terzi in risposta alla sua comunicazione 3 giugno 1994. La ricorrente nella causa T-394/94 e le intervenienti Maersk sostengono, in generale, che la Commissione ha trascurato di corredare la decisione impugnata di una motivazione adeguata, omettendo, in particolare, di

tenere in debito conto le osservazioni dettagliate presentate dai terzi nel corso del procedimento amministrativo.

86 La Commissione sottolinea come fosse necessario per l'Air France acquistare i 17 nuovi aeromobili. Al riguardo, essa ricorda il testo della decisione impugnata, secondo la quale gli elevati costi di esercizio dell'Air France erano in parte dovuti all'eterogeneità della flotta, la cui razionalizzazione era quindi prevista nel piano di ristrutturazione (GU, pagg. 75 e 76). Detto piano, lungi dal ringiovanire la flotta dell'Air France, ne rallenterebbe soltanto l'invecchiamento. Peraltro, i nuovi aerei a reazione consumerebbero una quantità sensibilmente inferiore di carburante, sarebbero conformi alle normative in materia di salvaguardia ambientale e i loro costi di riparazione e di manutenzione sarebbero poco elevati. Infine, essi avrebbero una maggiore attrattiva per i passeggeri.

87 Quanto al proprio obbligo di motivazione, la Commissione ritiene che la decisione impugnata sia conforme alle disposizioni dell'art. 190 del Trattato. Infatti, sarebbe sufficiente enunciare, nella decisione, i principali punti di diritto e di fatto sui quali è basata e che sono necessari per rendere comprensibile l'iter logico seguito dalla Commissione (sentenza della Corte 4 luglio 1963, causa 24/62, Germania/Commissione, Racc. pag. 127, pag. 140). Non sarebbe prescritto che essa discuta tutti i punti di fatto e di diritto che sono stati sollevati da ciascun interessato nel corso del procedimento amministrativo (v., ad esempio, sentenza della Corte 29 ottobre 1980, cause riunite da 209/78 a 215/78 e 218/78, Van Landewyck e a./Commissione, Racc. pag. 3125, punto 66). Infine, l'esigenza di motivazione dovrebbe essere valutata in funzione delle circostanze della fattispecie, in particolare del contenuto dell'atto, della natura dei motivi invocati e dell'interesse che possono avere i destinatari a ricevere spiegazioni. La Commissione ritiene che le condizioni stabilite dalla giurisprudenza sopra citata siano state pienamente rispettate dalla decisione impugnata, che espone in 17 pagine della Gazzetta Ufficiale tutti gli elementi di fatto e di diritto pertinenti che ruotano attorno alla presente causa e che riassume anche le obiezioni formulate dai terzi nel corso del procedimento amministrativo. La Commissione nega, in particolare, di non aver tenuto conto delle osservazioni presentate nel corso del procedimento amministrativo. Tali osservazioni sarebbero state debitamente esaminate e trasmesse per commento alle autorità francesi.

Giudizio del Tribunale

- 88 Considerate le censure formulate dalle ricorrenti, il Tribunale ritiene che si debba verificare, in primo luogo, se la decisione impugnata sia provvista di una motivazione sufficiente per quanto concerne l'autorizzazione all'acquisto, da parte dell'Air France, di 17 nuovi aeromobili. Al tal riguardo, si deve ricordare, innanzi tutto, che, tenuto conto della giurisprudenza costante secondo la quale qualsiasi eventuale difetto di motivazione può essere rilevato d'ufficio dal giudice comunitario (sentenze della Corte 20 marzo 1959, causa 18/57, Nold/Alta Autorità, Racc. pag. 85, a pag. 109, e 20 febbraio 1997, causa C-166/95 P, Commissione/Daffix, Racc. pag. I-983, punti 24 e 25, e sentenza del Tribunale 2 luglio 1992, causa T-61/89, Dansk Pelsdyravlerforening/Commissione, Racc. pag. II-1931, punto 129), il Tribunale ha invitato le ricorrenti e le parti intervenute a sostegno delle loro conclusioni a depositare le osservazioni da esse presentate alla Commissione nel corso del procedimento amministrativo in qualità di interessati ai sensi dell'art. 93, n. 2, del Trattato, nel caso in cui tali osservazioni non fossero ancora agli atti (v. supra, punto 33).
- 89 Conformemente alla giurisprudenza costante della Corte, la motivazione prescritta dall'art. 190 del Trattato deve fare apparire in forma chiara e non equivoca l'argomentazione dell'istituzione comunitaria da cui emana l'atto considerato, onde consentire al giudice comunitario di esercitare il suo controllo e agli interessati di conoscere le ragioni del provvedimento adottato per tutelare i propri diritti (v. sentenza della Corte 14 febbraio 1990, causa C-350/88, Delacre e a./Commissione, Racc. pag. I-395, punto 15, e i riferimenti citati).
- 90 Per quanto concerne la nozione di «interessati» ai sensi della giurisprudenza citata, la Corte ha stabilito, in una causa avente ad oggetto il rifiuto della Commissione di autorizzare un progetto di aiuto concepito da uno Stato membro a favore di un'impresa nazionale, che la necessità della motivazione dev'essere valutata in funzione, in particolare, dell'interesse che i destinatari dell'atto impugnato o «altre persone che questo riguardi direttamente e individualmente», ai sensi dell'art. 173 del Trattato, possono avere a ricevere spiegazioni (sentenza 13 marzo 1985, cause riunite 296/82 e 318/82, Paesi Bassi e Leeuwarder Papierwarenfabriek/Commissione, Racc. pag. 809, punto 19).

- 91 La Corte ha in seguito precisato, sempre in materia di aiuti di Stato, che un'impresa in concorrenza con l'impresa beneficiaria dell'aiuto deve essere considerata «interessata» ai sensi dell'art. 93, n. 2, del Trattato e, in tale qualità, direttamente e individualmente riguardata dalla decisione della Commissione che ha autorizzato l'erogazione dell'aiuto. Ciò facendo, la Corte ha anche ricordato che gli interessati, ai sensi dell'art. 93, n. 2, del Trattato, erano già stati definiti quali le persone, imprese o associazioni, eventualmente lese nei loro interessi dalla concessione di un aiuto statale, ossia, in particolare le imprese concorrenti e le organizzazioni professionali (sentenza 19 maggio 1993, causa C-198/91, Cook/Commissione, Racc. pag. I-2487, punti 24-26, e giurisprudenza citata).
- 92 Risulta quindi che la necessità della motivazione di una decisione adottata in materia di aiuti di Stato non può essere determinata in funzione dell'interesse ad essere informato del solo Stato membro al quale detta decisione è rivolta. Infatti, nel caso in cui lo Stato membro abbia ottenuto da parte della Commissione ciò che richiedeva, vale a dire l'autorizzazione del suo progetto di aiuto, il suo interesse ad essere destinatario di una decisione motivata non può essere che limitatissimo, in particolare qualora esso abbia ricevuto sufficienti informazioni nel corso della trattativa con la Commissione, in particolare attraverso il carteggio con questa scambiato prima dell'adozione della decisione di autorizzazione.
- 93 Nella fattispecie è pacifico che le ricorrenti, le intervenienti Maersk e l'ACE costituiscono interessati ai sensi dell'art. 93, n. 2, del Trattato e che la decisione impugnata li riguarda direttamente ed individualmente ai sensi dell'art. 173, quarto comma, del Trattato, dato che il provvedimento di aiuto autorizzato con la decisione impugnata incide sostanzialmente sulla posizione che detengono sul mercato (sentenza della Corte 28 gennaio 1986, causa 169/84, Cofaz/Commissione, Racc. pag. 391, punto 25).
- 94 Per giurisprudenza costante, l'accertamento se la motivazione di una decisione soddisfi le condizioni di cui all'art. 190 del Trattato va effettuato alla luce non solo del tenore della decisione ma anche del suo contesto, nonché del complesso delle norme giuridiche che disciplinano la materia (sentenza Delacre e a./Commissione,

citata supra, nel punto 89, punto 16, e giurisprudenza citata). Anche se la Commissione non è tenuta a pronunciarsi, nella motivazione della decisione, su tutti i punti di fatto e di diritto sollevati dagli interessati nel corso del procedimento amministrativo (sentenza della Corte 17 gennaio 1995, causa C-360/92 P, Publishers Association/Commissione, Racc. pag. I-23, punto 39), essa deve comunque tener conto di tutte le circostanze e di tutti gli elementi rilevanti del caso (sentenza della Corte 24 ottobre 1996, cause riunite C-329/93, C-62/95 e C-63/95; in prosieguo: la «sentenza Bremer Vulkan/Commissione», Racc. pag. I-5151, punto 32), per consentire al giudice comunitario di esercitare il proprio sindacato di legittimità e per portare a conoscenza sia degli Stati membri sia dei cittadini interessati i criteri in base ai quali ha applicato il Trattato (sentenza Publishers Association/Commissione, già citata, punto 39).

⁹⁵ Si deve aggiungere che la Commissione ha adottato la decisione impugnata in applicazione dell'art. 92, n. 3, del Trattato, vale a dire in una materia in cui gode di un ampio potere discrezionale (v. supra, punto 79). Avendo la Corte affermato che il potere discrezionale della Commissione è accompagnato dall'obbligo di esaminare in modo accurato e imparziale tutti gli elementi rilevanti della fattispecie (sentenza 21 novembre 1991, causa C-269/90, Technische Universität München, Racc. pag. I-5469, punto 14), il controllo di detto obbligo richiede una motivazione sufficientemente precisa per permettere al giudice di assicurarsi che esso sia stato adempiuto.

⁹⁶ Si deve quindi verificare se la motivazione della decisione impugnata lasci trasparire, in modo chiaro e non equivoco, il ragionamento della Commissione, alla luce in particolare delle censure essenziali per la valutazione del progetto di aiuto controverso, portate a conoscenza della Commissione nel corso del procedimento amministrativo, dalle compagnie British Airways, TAT, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (in prosieguo: la «KLM»), SAS, Air UK, Euralair e British Midland, nonché dall'ACE, a nome segnatamente dell'Euralair e della Maersk, dal Regno Unito, dal Regno di Danimarca, dal Regno di Svezia e dal Regno di Norvegia (in prosieguo: le «parti interessate»).

- 97 Alla lettura dell'insieme delle osservazioni presentate dinanzi al Tribunale, risulta che talune di dette parti avevano particolarmente insistito, dinanzi alla Commissione, sul carattere inaccettabile dell'acquisto di 17 nuovi aeromobili, per 11,5 miliardi di FF, previsto nel piano di ristrutturazione. Poiché tutte le compagnie aeree non sovvenzionate, di fronte alla crisi di eccesso di capacità, hanno dovuto annullare o rinviare, agli inizi degli anni '90, gli ordinativi di nuovi aerei, l'Air France non potrebbe sfuggire a tale obbligo. La decisione di investire 11,5 miliardi di FF nell'acquisto di aeromobili farebbe aumentare il bisogno di ulteriori capitali e quindi i debiti dell'Air France. Vista la disastrosa situazione finanziaria della compagnia, non sarebbe giustificato utilizzare i proventi della vendita di altri attivi per un siffatto finanziamento. Per rendere omogenea la flotta dell'Air France, come previsto nel piano di ristrutturazione, converrebbe piuttosto trasformare gli aeromobili esistenti.
- 98 In particolare la compagnia TAT e il Regno Unito hanno sottolineato che l'investimento costituito dall'acquisto di 17 nuovi aerei riguardava le attività operative a breve termine dell'Air France e non la sua ristrutturazione. Si tratterebbe di una normale modernizzazione destinata a mantenere la competitività della compagnia. Ora, tale misura dovrebbe essere finanziata attraverso le risorse proprie di un'impresa e non per mezzo di un aiuto di Stato. Nella fattispecie, sarebbe inevitabile che, contrariamente alle esigenze della giurisprudenza e della prassi decisionale della Commissione, l'aiuto controverso sia utilizzato per finanziare l'acquisto di detti aerei. Tale aiuto dovrebbe essere qualificato aiuto al funzionamento, non conforme alle prescrizioni dell'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato. In tale contesto si è fatto rinvio alle sentenze della Corte Deufil/Commissione (citata supra, nel punto 79) e 8 marzo 1988, cause riunite 62/87 e 72/87, *Exécutif régional wallon e Galverbel/Commissione* (Racc. pag. 1573), nonché alla decisione della Commissione 28 giugno 1989, 90/70/CEE, concernente gli aiuti concessi della Francia a talune imprese siderurgiche di prima trasformazione dell'acciaio (GU 1990, L 47, pag. 28).
- 99 Al riguardo, il Tribunale osserva che la Commissione rileva, nella decisione impugnata, che uno degli aspetti negativi della situazione del gruppo Air France è costituito dall'eterogeneità della flotta, che è composta da un numero eccessivo di aeromobili diversi (24 modelli o versioni differenti), eterogeneità che costituisce uno dei fattori di aggravio dei costi di esercizio (dato che i costi di manutenzione sono particolarmente elevati a causa del gran numero dei diversi pezzi di ricambio necessari e delle disparità delle qualifiche del personale viaggiante e di terra). Al 31

dicembre 1993 il gruppo avrebbe avuto a disposizione una flotta di 208 aeromobili (la flotta in esercizio dell'Air France è composta di 145 aeromobili) aventi un'età media di 8,6 anni (GU, pag. 75).

- 100 Quanto alle «grandi linee di forza» del piano di ristrutturazione, la Commissione espone che è previsto di ridurre da 22 a 17 il numero di aeromobili da consegnare durante il periodo della ristrutturazione. L'investimento corrispondente si porterebbe così a 11,5 miliardi di FF (GU, pag. 75). Per quanto riguarda i capitali necessari a tale investimento, la Commissione prende atto del rinvio degli ordinativi che fa arrivare, alla fine della ristrutturazione, l'età media della flotta a circa 9,3 anni. Qualsiasi ritardo supplementare nel rinnovo della flotta farebbe solo aumentare tale cifra e rischierebbe di mettere in pericolo la competitività dell'Air France e la praticabilità della ristrutturazione (GU, pag. 82).
- 101 Nell'esaminare la proporzionalità dell'aiuto in relazione alle necessità della ristrutturazione (GU, pag. 83), la Commissione considera che l'Air France, se si prescinde dall'aiuto, ha tre possibilità di migliorare con le proprie forze la propria situazione finanziaria, una delle quali consiste nel procrastinare gli ordinativi di aeromobili. Ora, avendo la compagnia già differito taluni ordini, nuovi rinvii innalzerebbero l'età media della flotta a più di 10 anni, età troppo elevata per una compagnia aerea che cerchi di ritrovare tutta la sua forza concorrenziale (GU, pag. 85).
- 102 Il Tribunale ritiene che tale motivazione lasci trasparire, in maniera chiara e non equivoca, le ragioni per le quali la Commissione considera indispensabile, nella situazione specifica dell'Air France, procedere all'acquisto di 17 nuovi aeromobili. La motivazione contiene i punti giustificativi considerati essenziali dalla Commissione, vale a dire la necessità per l'Air France di disporre di una flotta avente un'età media ragionevole, la circostanza che il numero di aeromobili da acquistare costituisce solo una parte del numero inizialmente preso in considerazione e il fatto che l'investimento previsto servirà a rendere omogenea la flotta dell'Air France e si risolverà quindi in una riduzione dei costi di esercizio. La Commissione ha così risposto in maniera sufficiente alla prima serie di osservazioni presentate dalle parti interessate nel corso del procedimento amministrativo.

- 103 Nell'ambito della seconda parte delle loro osservazioni, le parti interessate hanno qualificato una parte dell'aiuto controverso come aiuto al funzionamento vietato dalla giurisprudenza, in quanto mirante a finanziare attività puramente operative dell'Air France, vale a dire il rinnovo degli aerei della propria flotta in quanto beni strumentali.
- 104 Al riguardo, si deve constatare che, nella sentenza *Deufil/Commissione* (citata supra, nel punto 79), la Corte ha approvato la Commissione per aver questa considerato che un investimento in un normale ammodernamento destinato a conservare la competitività di un'impresa doveva essere finanziato con le risorse proprie dell'impresa, e non con un aiuto di Stato (punto 16-19). Nella sentenza *Exécutif régional wallon e Galverbel/Commissione* (citata supra, nel punto 98), la Corte ha giudicato che le considerazioni della Commissione secondo cui un investimento avente come scopo il rinnovo e l'ammodernamento tecnologico di una linea di produzione, che deve essere effettuato periodicamente, non poteva reputarsi destinato ad agevolare lo sviluppo di talune attività economiche ai sensi dell'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato, costituivano un iter logico comprensibile ed erano formulate nell'ambito del potere discrezionale dell'istituzione (punti 31, 32 e 34).
- 105 Riferendosi a detta giurisprudenza, le parti interessate hanno sottolineato che l'ammontare dell'aiuto autorizzato rischiava di essere eccessivo poiché una parte di esso che non era destinato alla ristrutturazione propriamente detta dell'Air France. Ora, nella sentenza *Philip Morris/Commissione* (citata supra, nel punto 79, punto 17) la Corte ha affermato che non è consentito agli Stati membri effettuare versamenti che migliorerebbero la situazione dell'impresa beneficiaria «senza essere necessari per il conseguimento degli scopi previsti dall'art. 92, n. 3».
- 106 Pertanto, le parti interessate hanno rilevato l'eventualità di un errore di diritto, vale a dire, nel caso specifico, di una violazione del principio di proporzionalità specificamente stabilito in materia di aiuto di Stato dall'art. 92, n. 3, del Trattato. Il

Tribunale ritiene trattarsi di una censura essenziale per la valutazione del progetto di aiuto controverso. La Commissione era quindi tenuta a rispondervi nella motivazione della decisione impugnata.

107 Al riguardo, va osservato che la Commissione considera, nella decisione impugnata, che l'investimento per il rinnovo della flotta sia necessario per la praticabilità della ristrutturazione dell'Air France (GU, pag. 82) e che il rinvio degli ordinativi di nuovi aeromobili porterebbe l'età media della flotta dell'Air France ad oltre dieci anni, età eccessiva per una compagnia che tende a ritrovare tutta la propria forza concorrenziale (GU, pag. 85). L'investimento nel rinnovo della flotta, pari a 11,5 miliardi di FF, che figura nelle «grandi linee di forza» del piano di ristrutturazione (GU, pag. 75), è considerato quindi dalla Commissione parte integrante della ristrutturazione dell'Air France.

108 Dinanzi al Tribunale la Commissione ha peraltro confermato tale punto di vista dichiarando che l'acquisto di 17 nuovi aeromobili era giustificato «nel quadro dell'attuazione del Progetto». Inoltre, secondo la relazione Ernst & Young presentata dalla Commissione, l'acquisto degli aerei era «un elemento integrante del programma teso a razionalizzare la flotta (...), costituendo tale investimento una chiave del piano» (pag. 22, n. 22 della relazione).

109 Per quanto concerne le modalità di finanziamento di detto investimento, la decisione impugnata indica che l'attuazione del piano di ristrutturazione sarà finanziata per mezzo dell'aumento del capitale e della dismissione degli attivi non appartenenti all'attività principale, da cui l'Air France spera di ricavare all'incirca 7 miliardi di FF, in particolare dalla cessione di un certo numero di aerei, con cui si dovrebbero conseguire all'incirca 4,1 miliardi di FF, nonché dalla cessione di uno stock di pezzi di ricambio (1,2 miliardi di FF), di un immobile (0,4 miliardi di FF) e della catena di alberghi Méridien (GU, pag. 76). La decisione impugnata aggiunge che le autorità francesi si sono impegnate a far sì che, per tutta la durata del piano, l'aiuto sia utilizzato dall'Air France esclusivamente per le finalità della ristrutturazione della compagnia (GU, pagg. 78 e 79).

- 110 Nella sua valutazione circa la praticabilità del piano di ristrutturazione, la Commissione dichiara che l'aiuto in esame è finalizzato al finanziamento dell'attuazione del piano ed alla ristrutturazione delle finanze dell'Air France (GU, pag. 82). In breve, essa è convinta che l'aiuto concesso all'Air France sia allo stesso tempo necessario ed adeguato ad offrire alla compagnia i mezzi per portare a termine il proprio piano di ristrutturazione e ritrovare la propria vitalità (GU, pag. 86). Infine, la condizione d'autorizzazione n. 6 impone alle autorità francesi di vigilare «affinché (...) l'aiuto sia utilizzato da Air France esclusivamente per gli obiettivi della ristrutturazione della compagnia» (GU, pag. 89).
- 111 Come risulta da tale motivazione, la decisione impugnata considera che l'aiuto di Stato controverso serve sì a ridurre l'indebitamento dell'Air France, ma tende anche a finanziare la realizzazione del piano di ristrutturazione, cofinanziato mediante la dismissione di attivi. Ora, la Commissione ritiene, al tempo stesso, che l'investimento nel rinnovo della flotta costituisca anch'esso un elemento indispensabile della ristrutturazione dell'Air France. Risulta quindi che la decisione impugnata ammette che l'aiuto serva a finanziare l'investimento nella flotta comportante l'acquisto di 17 nuovi aeromobili. In ogni caso, la decisione non vieta che l'aiuto possa essere utilizzato, per lo meno parzialmente, per finanziare tale investimento. Infatti, la sola risorsa finanziaria autonoma dell'Air France destinata a contribuire al finanziamento di tale investimento, vale a dire la cessione di attivi, è reputata rendere solo 7 miliardi di FF, mentre il costo dell'investimento di cui trattasi assomma a 11,5 miliardi di FF.
- 112 Benché tale acquisto, abbinato alla vendita di vecchi aeromobili, costituisca palesemente una modernizzazione della flotta dell'Air France, la decisione impugnata non si pronuncia circa la pertinenza, adottata dalle parti interessate, della giurisprudenza *Deufil/Commissione* ed *Exécutif régional wallon/Commissione* (già citate nei punti 78 e 79). La Commissione si è così astenuta dal precisare se essa ammettesse, a titolo eccezionale, il finanziamento di cui trattasi, ritenendo la detta giurisprudenza non pertinente nelle particolari circostanze della fattispecie, o intendesse discostarsi dal principio stesso stabilito da detta giurisprudenza.
- 113 Una presa di posizione della Commissione al riguardo sarebbe stata tanto più necessaria in quanto la sua prassi decisionale rispecchia l'opposizione di principio a

qualsiasi aiuto al funzionamento, destinato a finanziare il normale ammodernamento degli impianti. Infatti, la Commissione ritiene che gli investimenti destinati a siffatto ammodernamento non possano essere considerati alla stregua di una ristrutturazione e debbano quindi essere finanziati con risorse proprie delle imprese considerate, senza interventi statali (decisione della Commissione 10 luglio 1985, 85/471/CEE, relativa ad un aiuto concesso dal governo tedesco ad un produttore di fili poliammidici e polipropilenici di Bergkamen, GU L 278, pagg. 26, 29; decisione della Commissione 30 novembre 1988, 89/228/CEE, relativa al decreto legge n. 370/1987 del governo italiano, del 7 settembre 1987, convertito in legge n. 460/1987, del 4 novembre 1987, relativo alla produzione e alla commercializzazione e recante segnatamente nuove norme in materia di produzione e di commercializzazione dei prodotti vitivinicoli, GU 1989, L 94, pagg. 38, 41; decisione della Commissione 25 luglio 1990, 92/389/CEE, relativa agli aiuti di Stato previsti dai decreti legge n. 174 del 15 maggio 1989 e n. 254 del 13 luglio 1989 nonché dal disegno di legge n. 4230 recante sanatoria degli effetti prodotti dai summenzionati decreti legge, GU 1992, L 207, pagg. 47, 51).

114 Ne consegue che dalla motivazione della decisione impugnata non emerge che la Commissione abbia effettivamente esaminato se — e in caso affermativo, per quali ragioni — l'ammodernamento della flotta dell'Air France potesse essere parzialmente finanziato attraverso un aiuto destinato alla ristrutturazione della compagnia, in contrasto con la giurisprudenza citata e con la propria prassi decisionale.

115 Tale considerazione non è infirmata dalle precisazioni che la Repubblica francese e l'Air France hanno fornito al Tribunale riguardo agli investimenti aeronautici di 11,5 miliardi di FF previsti nel piano di ristrutturazione. Poiché tali intervenienti hanno indicato che la somma di 11,5 miliardi di FF era frazionata in tre parti, vale a dire di 7,6 miliardi per l'acquisto di 17 aerei, 3 miliardi per l'acquisto di pezzi di ricambio e 0,9 miliardi per lavori aeronautici, è evidente che i lavori aeronautici e i pezzi di ricambio servivano, al pari dei nuovi aerei, all'ammodernamento della compagnia.

116 È vero che la Commissione ha fatto valere in seguito, nel corso del presente procedimento, che l'aiuto controverso era destinato solo al pagamento dei debiti dell'Air France e non all'acquisto dei 17 nuovi aeromobili, poiché l'investimento nella flotta doveva essere finanziato esclusivamente attraverso gli introiti di gestione dell'Air France. Si deve tuttavia rilevare che tale ragionamento, sviluppato dagli agenti della Commissione dinanzi al Tribunale, non solo non figura nella decisione impugnata, ma è addirittura contraddetto dalla motivazione di quest'ultima secondo cui l'aiuto era destinato a finanziare, per lo meno parzialmente, l'attuazione del piano di ristrutturazione che comportava l'ammodernamento della flotta dell'Air France. Ora, come ha affermato la Corte nella sentenza 15 giugno 1994, causa C-137/92 P, Commissione/BASF e a. (Racc. pag. I-2555, punti 66-68), il dispositivo e la motivazione di una decisione, che deve essere obbligatoriamente motivata ai sensi dell'art. 190 del Trattato, costituiscono un tutto inscindibile, di modo che spetta soltanto al Collegio dei membri della Commissione, in forza del principio di collegialità, adottare al tempo stesso l'uno e l'altra, e qualsiasi modifica diversa dalle correzioni ortografiche e grammaticali è di esclusiva competenza del Collegio.

117 Tali considerazioni basate sul principio di collegialità sono altrettanto pertinenti per la decisione impugnata nella fattispecie, che doveva essere anch'essa motivata in forza dell'art. 190 del Trattato e con la quale il Collegio dei membri della Commissione si è avvalso del potere discrezionale ad esso riservato, ad esclusione di qualsiasi altra autorità, nell'applicazione dell'art. 92, n. 3, del Trattato. Ne consegue che l'argomentazione presentata dagli agenti della Commissione dinanzi al Tribunale non può essere accolta (v., in questo senso, anche la sentenza Bremer Vulkan/Commissione, citata supra, nel punto 94, punti 47 e 48).

118 Lo stesso dicasi, a maggior ragione, per quanto concerne le spiegazioni fornite dinanzi al Tribunale dalle sole parti intervenute a sostegno della Commissione, l'Air France e la Repubblica francese, che sottolineano, in primo luogo, che era impossibile annullare o rinviare gli ordinativi dei 17 nuovi aerei poiché si trattava di impegni contrattuali definitivi il cui mancato rispetto avrebbe comportato l'imposizione di penali, in secondo luogo, che tra i 34 aeromobili di cui era prevista la rivendita nel piano di ristrutturazione sette erano nuovi, per cui il ricavato della loro vendita sarebbe stato corrispondente a sette aerei nuovi non ancora acquistati, in terzo luogo, che sui 17 nuovi aerei sette sarebbero stati immediatamente rivenduti senza essere messi in funzione e, in quarto luogo, che il totale delle risorse di gestione dell'Air France sarebbe stato fissato a 19,2 miliardi di FF nel piano di

ristrutturazione e quindi tali risorse sarebbero state sufficienti a coprire le spese d'investimento nel rinnovo della sua flotta. Tali affermazioni non sono coperte dal principio di collegialità e non possono quindi ovviare al difetto di motivazione da cui è inficiata la decisione impugnata.

- 119 È opportuno aggiungere, ad abundantiam, che, anche a voler supporre ricevibili le spiegazioni fornite dinanzi al Tribunale, secondo le quali l'applicazione delle misure previste dal piano di ristrutturazione avrebbe dovuto produrre un margine lordo di autofinanziamento che permettesse all'Air France di far fronte alle spese di gestione e di investimento, esse sarebbero, in ogni caso, contraddette dalla motivazione della decisione impugnata, da cui risulta che l'equilibrio finanziario e la redditività dell'Air France non dovevano essere ristabilite che alla fine del 1996 (GU, pag. 75).
- 120 Risulta da quanto precede che la motivazione della decisione impugnata non ottempera a quanto disposto dall'art. 190 del Trattato, per quanto concerne l'acquisto di 17 nuovi aeromobili.

B — Sulla censura secondo cui la Commissione avrebbe autorizzato a torto il finanziamento delle spese di gestione e delle misure operative dell'Air France

Esposizione sommaria degli argomenti delle parti

- 121 Le ricorrenti nella causa T-371/94 ritengono che la Commissione abbia omesso di esaminare se l'aiuto fosse indispensabile alla ristrutturazione dell'Air France e non semplicemente utile al finanziamento dello sviluppo delle sue attività ed alla modernizzazione del suo equipaggiamento. Secondo le ricorrenti, l'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato non autorizza un'operazione di aiuto operativo finalizzato ad ammodernare le attività del suo beneficiario.

- 122 Esse spongono che i soli costi strutturali derivanti dall'attuazione del piano di ristrutturazione sono relativi ai 5 000 casi di esodo volontario, la cui entità esatta resta indefinita, non contenendo la decisione impugnata alcuna informazione su tale punto. I costi che potrebbero derivare da altre misure previste nel piano di ristrutturazione dovrebbero essere considerati alla stregua di spese di gestione, in particolare la politica di riconquista della clientela nonché il lancio di Euroconcept e di Première Club. Sembra plausibile che l'Air France utilizzerà l'aiuto anche per finanziare altre misure operative che non sono esplicitamente previste dal piano di ristrutturazione. In particolare, l'Air France ridurrà notevolmente i prezzi sui suoi collegamenti tra i paesi del SEE e gli Stati terzi.
- 123 Le dette ricorrenti precisano di aver la prova che l'introduzione da parte dell'Air France di nuove classi sui collegamenti di media distanza e l'introduzione della nuova classe sui collegamenti di lunga distanza nell'autunno 1995 costeranno alla compagnia rispettivamente 150 milioni di FF e all'incirca 500 milioni di FF, secondo quanto risulta da due articoli apparsi sulla stampa nel marzo 1995. Di conseguenza, esse ritengono che i costi di gestione sostenuti prima della fine del 1996, ad esempio per l'introduzione delle due nuove classi, saranno stati finanziati per mezzo dell'aiuto controverso.
- 124 La ricorrente nella causa T-394/94 è anch'essa dell'opinione che l'aiuto servirà in gran parte a finanziare i nuovi prodotti dell'Air France, quali l'operazione «classe club». In tale contesto, le ricorrenti nella causa T-371/94 ricordano che l'Air France gode di un «margine di sicurezza» (GU, pag. 85) che potrà utilizzare per sostenere e modernizzare le proprie attività. L'aiuto sarebbe sufficientemente eccessivo da consentire all'Air France di prevedere la ricapitalizzazione della propria controllata Jet Tours o per prevedere di trasferire una parte dell'aiuto alla propria controllata Air Charter.
- 125 Le ricorrenti nelle due cause si oppongono alla tesi della Commissione secondo la quale l'aiuto controverso è destinato unicamente a ridurre gli oneri finanziari dell'Air France, diminuendo il suo tasso di indebitamento, e non a finanziare i costi di esercizio. Al riguardo, esse considerano che la sola eventualità che l'aiuto sia destinato a mantenere e a sviluppare le attività dell'Air France è sufficiente a renderlo incompatibile con l'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato. A sostegno di tale argomento,

esse fanno riferimento alla sentenza della Corte 21 marzo 1991, causa C-303/88, Italia/Commissione, (Racc. pag. I-1433, punti 10 e 14), secondo la quale non è necessario dimostrare che i fondi statali concessi siano specificamente ed esplicitamente destinati a pervenire ad un preciso risultato, ma è sufficiente rilevare che, in ogni caso, il fatto di ricevere fondi permette di rendere disponibili altre risorse per pervenire al medesimo risultato.

126 Le ricorrenti nella causa T-371/94 aggiungono che la Commissione non ha spiegato la differenza tra l'entità dell'aiuto controverso e la somma che sarebbe stata necessaria per attuare il precedente programma «PRE 2», da un lato, o la somma di 8 miliardi di FF che, prima dell'adozione della decisione impugnata, era stata ritenuta necessaria per l'attuazione del piano di ristrutturazione, dall'altro lato. Peraltro, la Commissione non avrebbe esaminato se e in che misura la ristrutturazione intrapresa dalle compagnie aeree senza l'aiuto finanziario dello Stato non provasse che il libero gioco delle forze di mercato avrebbe condotto l'Air France a ristrutturare le proprie attività senza l'intervento delle pubbliche autorità.

127 All'udienza, le stesse ricorrenti hanno rilevato che l'aiuto alla ristrutturazione doveva essere legato a ciascuna misura prevista. La Commissione avrebbe dovuto imporre condizioni riguardo al modo in cui l'aiuto doveva essere impiegato. Sarebbe inaccettabile ammettere un equilibrio generale riguardo all'aiuto accordato globalmente «per i bisogni di Air France».

128 La Commissione sostiene di aver valutato la coerenza e l'efficacia del piano di ristrutturazione, nonché l'adeguatezza dell'entità dell'aiuto richiesto per consentire all'Air France di portarlo a termine. Per procedere a tale valutazione, essa non era tenuta ad esaminare questioni estranee alle caratteristiche intrinseche del piano, né, a maggior ragione, le esperienze di altre compagnie aeree.

129 Essa aggiunge che l'aiuto autorizzato è destinato unicamente a ridurre gli oneri finanziari dell'Air France diminuendo il livello dell'indebitamento. Contrariamente a quanto sostenuto dalle ricorrenti, esso non sarebbe utilizzato per finanziare i

costi di esercizio dell'Air France. L'applicazione delle misure rigorose previste dal piano di ristrutturazione, ivi compresa la cessione di attivi, dovrebbe produrre un margine lordo di autofinanziamento che permetterebbe all'Air France di far fronte ai propri costi di esercizio e di investimento. Ciò non le sarebbe tuttavia sufficiente per poter sostenere i propri oneri finanziari. Senza una riduzione del livello di indebitamento, l'Air France non potrebbe sopravvivere. Alla fine del 1996 l'Air France potrebbe far fronte a tutti i propri costi, siano essi di esercizio o finanziari.

130 La Commissione ricorda che i miglioramenti dei risultati di esercizio ottenuti attraverso il piano di ristrutturazione dovrebbero produrre, durante la durata di quest'ultimo, 5 miliardi di FF. Tale somma consentirebbe certamente all'Air France di coprire i propri costi di esercizio, ma non di rimborsare il capitale e gli interessi. Grazie all'aiuto, gli oneri finanziari dell'Air France passerebbero da 3,2 miliardi di FF nel 1993 a 1,8 miliardi nel 1996 (GU, pag. 75). Nel rinviare alla relazione Ernst & Young (allegato 2 al controricorso nella causa T-371/94), essa afferma che il debito dell'Air France sarà ridotto di 18,9 miliardi di FF e aggiunge che, senza l'aiuto, le perdite nette previste per l'Air France ammonterebbero a 694 milioni di FF, mentre, con l'aiuto, la compagnia dovrebbe registrare un utile netto di 457 milioni di FF. Il rischio di sovracapitalizzazione sarebbe evitato per il fatto che l'aiuto approvato è pagabile in tre rate.

131 Per quanto riguarda la sentenza Italia/Commissione (citata supra, nel punto 125), la Commissione ritiene che essa non offra alcun sostegno alla tesi delle ricorrenti. In detta controversia la Corte avrebbe considerato che il conferimento di capitale ad opera dello Stato poteva costituire un aiuto, tenuto conto delle continue perdite di esercizio dell'impresa considerata che erano compensate dallo Stato interessato, e in assenza di qualsiasi programma di ristrutturazione. Così facendo, la Corte avrebbe risposto all'affermazione del governo interessato secondo la quale i fondi di cui si trattava non costituivano aiuti di Stato. I passaggi citati dalle ricorrenti non verterebbero su questa sola questione, mentre le ricorrenti invocavano qui la sentenza a sostegno dell'affermazione, ben diversa, che la Commissione avrebbe applicato un criterio giuridico non corretto per stabilire che l'aiuto all'Air France era indispensabile.

132 La Repubblica francese e l'Air France contestano la tesi secondo la quale l'aiuto controverso — benché calcolato per ridurre gli oneri debitori dell'Air France e non

per coprire una parte dei costi di esercizio — gioverebbe comunque alla gestione. Accettare una simile posizione porterebbe a impedire qualsiasi aiuto alla ristrutturazione, poiché sarebbe sempre possibile sostenere che un aiuto finalizzato ad un particolare obiettivo di risanamento si sostituisce alle risorse di esercizio che sarebbero state destinate a detto obiettivo in assenza dell'aiuto. Ora, bisognerebbe distinguere nettamente gli aiuti alla ristrutturazione, che contribuiscono al miglioramento delle condizioni di esercizio delle imprese interessate e possono essere perfettamente compatibili con il mercato comune, dagli aiuti puri e semplici al funzionamento o dagli aiuti prolungati di salvataggio che in linea di massima non possono esserlo.

Giudizio del Tribunale

- 133 Per quanto riguarda il fatto che le ricorrenti contestano alla Commissione di aver consentito all'Air France di trasferire l'aiuto a talune delle sue controllate, affermando nel contempo che sembra loro plausibile che l'Air France finanzia globalmente i costi di esercizio, il Tribunale ritiene che tali argomenti siano troppo vaghi per poter essere accolti e si limitino a semplici supposizioni non suffragate da precisi elementi di fatto.
- 134 Nemmeno l'argomento relativo al precedente piano di ristrutturazione «PRE 2» può essere accolto. Infatti, tale piano si è scontrato con l'opposizione dei sindacati e del personale dell'Air France e quindi non poteva essere realizzato. Stando così le cose, nulla obbligava la Commissione a tener conto, a titolo comparativo, di taluni elementi di un piano di ristrutturazione che era naufragato. Lo stesso dicasi della somma di 8 miliardi di FF, che sarebbe stata menzionata prima dell'adozione della decisione impugnata. Dato che non si trattava della cifra ufficialmente presentata dalle autorità francesi alla Commissione nell'ambito del piano di ristrutturazione formalmente depositato, la Commissione non era obbligata a tenerne conto.
- 135 Pur se non si può escludere che la Commissione potesse confrontare le misure di ristrutturazione previste dall'Air France con quelle adottate da altre compagnie

aeree, resta il fatto che la ristrutturazione di un'impresa deve concentrarsi sui suoi problemi intrinseci e che le esperienze fatte da altre imprese, in contesti economici e politici diversi, in altri periodi, possono non essere pertinenti.

136 Per quanto riguarda il fatto che le ricorrenti sostengono inoltre che l'aiuto avrebbe dovuto esser frazionato in varie rate, ciascuna delle quali legata ad una singola misura di ristrutturazione, il Tribunale considera che tale modo di procedere avrebbe necessariamente rivelato il costo di ciascuna misura e quindi reso pubbliche le strutture del funzionamento interno dell'Air France. Ora, tali dati rivestono, almeno per un certo lasso di tempo, carattere riservato e devono essere tenuti segreti nei confronti del pubblico e soprattutto dei concorrenti dell'Air France. Ciò considerato, il meccanismo dei controlli successivi istituiti dall'art. 2 della decisione impugnata, abbinato in particolare alla condizione di autorizzazione n. 6, deve essere considerato come un sistema adeguato diretto ad escludere che l'Air France goda di una sovracapitalizzazione a seguito di un impiego dell'aiuto per fini diversi dalla propria ristrutturazione.

137 Per quanto riguarda il fatto che le ricorrenti sostengono che l'unica autentica misura di ristrutturazione del piano controverso riguarda la riduzione del personale dell'Air France (5 000 lavoratori in esodo volontario) e che tutte le altre misure sono, in realtà, di natura puramente operativa, si deve ricordare che, come si è rilevato supra, nei punti 110, 111, 116 e 117, l'aiuto controverso è finalizzato al finanziamento, per lo meno parziale, della ristrutturazione dell'Air France e che l'affermazione secondo la quale l'aiuto è stato destinato unicamente alla liberazione della compagnia dai debiti, non figurando nel testo della decisione impugnata, deve essere tenuta in non cale. Di conseguenza, occorre esaminare la natura strutturale delle diverse misure rilevate dalle ricorrenti.

138 Al riguardo, va sottolineato come, secondo quanto emerge dal fascicolo, l'Air France non disponga né di officine né di impianti industriali dotati di processo di fabbricazione e idonei ad essere ristrutturati tecnicamente. Nel caso di una compagnia del genere l'attività essenziale è focalizzata sull'offerta di trasporto di passeggeri e di trasporto merci nonché sui mezzi utilizzati per la prestazione di detti

servizi. Solo la struttura di tale offerta, quindi, e quella dell'organizzazione della compagnia, che serve di sostegno all'offerta, possono essere validamente oggetto di una ristrutturazione.

139 Ciò considerato, il Tribunale ritiene che la soppressione dei 5 000 posti e la riorganizzazione dell'Air France in 11 centri operativi responsabili dei propri risultati economici, potessero essere ragionevolmente qualificate dalla Commissione quali misure strutturali. Ciò appare meno sicuro per quanto riguarda le iniziative commerciali (Euroconcept, Classe club e Première Club) e le modifiche della rete aerea, dato che l'Air France si limita così a seguire l'evoluzione commerciale del mercato, senza intervenire nelle strutture vere e proprie della compagnia. Tali misure sembrano quindi avere natura puramente operativa e riguardare unicamente il funzionamento dell'Air France.

140 Tuttavia, e senza che sia necessario pronunciarsi sulla pertinenza della giurisprudenza e della prassi decisionale citate supra, nei punti 98 e 113, si deve ricordare che il piano di ristrutturazione dell'Air France doveva essere finanziato con l'aumento di capitale, per mezzo dell'aiuto, nonché con la cessione di attivi da cui l'Air France sperava di «realizzare circa 7 miliardi di FF» (GU, pag. 76). Ora, viste le cifre relativamente modeste rilevate dalle ricorrenti nella causa T-371/94 in questo contesto (150 milioni di FF e 500 milioni di FF), il Tribunale considera che la Commissione poteva ammettere che tali misure sarebbero state coperte dalle risorse provenienti dalla vendita da parte dell'Air France dei propri attivi e dagli introiti dell'esercizio corrente.

141 In tale contesto si deve respingere l'argomento relativo alla «fungibilità» dell'aiuto, fondato sulla sentenza Italia/Commissione (citata supra, nel punto 125), secondo il quale il fatto che l'Air France ricevesse l'aiuto le avrebbe permesso di liberare altre risorse di esercizio che, invece di essere destinate al rimborso del suo debito, avrebbero potuto essere utilizzate per finanziare le misure sopra menzionate. Trattandosi nella fattispecie di misure di investimento e di gestione di normale portata, che ciascuna compagnia aerea deve ragionevolmente adottare per poter conservare le proprie attività operative nei confronti della concorrenza sul mercato, la Repubblica francese e l'Air France hanno giustamente sottolineato che detta tesi della

«fungibilità» si risolverebbe in pratica nel vietare qualsiasi aiuto alla ristrutturazione e condannerebbe, in definitiva, l'impresa beneficiaria a cessare le proprie attività di gestione.

142 È vero che la soluzione potrebbe essere diversa per quel che riguarda l'investimento di 11,5 miliardi di FF definito nella decisione «investimento per la flotta» (GU, pag. 75). Si deve tuttavia ricordare che il Tribunale non è in grado di esaminare il merito di tale problematica, giacché la decisione impugnata non è motivata su questo punto sostanziale (v. supra, punti 111-120). Per quanto concerne l'argomento relativo alla pratica tariffaria dell'Air France sulle rotte esterne al SEE, che si asserisce finanziata attraverso l'aiuto, l'esame di detto punto presuppone un'analisi della situazione concorrenziale dell'Air France su tali rotte. Questa analisi sarà effettuata in un diverso contesto (v. infra, punti 259-280).

143 Ne consegue che, con quest'ultima riserva, la censura secondo cui la Commissione ha autorizzato a torto il finanziamento dei costi di esercizio e di misure operative dev'essere respinta.

C — Sulla censura relativa ad un'erronea classificazione dei titoli emessi dall'Air France tra il 1989 e il 1993

Esposizione sommaria degli argomenti delle parti

144 Le ricorrenti nella causa T-371/94 sottolineano come, secondo il principio di proporzionalità, un aiuto di Stato non debba essere tanto consistente da offrire al beneficiario un rapporto di indebitamento migliore di quello dei propri concorrenti. Ora, nella fattispecie, la Commissione avrebbe proceduto ad una classificazione erronea delle ORA (obbligazioni convertibili in azioni), dei TDSI (obbliga-

zioni subordinate perpetue) e dei TSIP-BSA (titoli subordinati ad interesse progressivo abbinati a buoni per la sottoscrizione di azioni) emessi dall'Air France nel periodo 1989-1993, per calcolare il rapporto di indebitamento di quest'ultima nel 1996. Una corretta classificazione di tali titoli avrebbe fatto apparire, secondo le ricorrenti, che il rapporto di indebitamento dell'Air France è di gran lunga migliore di quello di tutte le altre compagnie aeree.

145 Nella decisione impugnata la Commissione avrebbe concluso nel senso che, ai fini del calcolo del rapporto di indebitamento dell'Air France, le ORA rappresentassero «capitale assimilato»; tuttavia la Commissione avrebbe supposto, a torto, che le ORA del 1993 — come peraltro i TSIP-BSA — sarebbero state sostituite da debiti convenzionali per il fatto che, in forza della sua decisione 27 luglio 1994, 94/662/CEE, relativa alla sottoscrizione da parte della CDG-Participations delle emissioni obbligazionarie dell'Air France (GU L 258, pag. 26; in prosieguo: la «decisione 94/662/CE»), essi devono essere rimborsati in quanto aiuti di Stato illegittimi. Ora, l'Air France non sarebbe obbligata né si sarebbe impegnata a sostituire le ORA del 1993 con debiti convenzionali. Inoltre, le liquidità di cui disporrà l'Air France al momento in cui avrà ricevuto l'aiuto renderanno, in pratica, inutile la sostituzione dei proventi delle ORA e dei TSIP-BSA del 1993 con liquidità complementari.

146 Secondo le ricorrenti, l'evoluzione della situazione dopo l'adozione della decisione impugnata è esemplificativa della loro tesi. A seguito di un articolo apparso sulla stampa, la Commissione avrebbe chiesto, il 5 aprile 1995, che la Francia (e non l'Air France) depositasse la somma di 1,5 miliardi di FF su un conto bloccato in attesa del risultato del procedimento proposto dinanzi alla Corte e al Tribunale relativo all'annullamento della decisione 94/662/CE. Di conseguenza, l'Air France continuerebbe a beneficiare del valore delle ORA e dei TSIP-BSA emessi nel 1993, almeno sino alla pronuncia della Corte o del Tribunale, vale a dire per la maggior parte del periodo della ristrutturazione.

147 Le ricorrenti sostengono che, in verità, le ORA e i TSIP-BSA nonché una parte del valore del prestito proveniente dai TSDI avrebbero dovuto essere classificati alla voce «capitale proprio» nel calcolare il rapporto di indebitamento dell'Air France, poiché essi costituiscono capitali che sono permanentemente a sua disposizione fino alla sua liquidazione.

148 In particolare, per quanto riguarda i TSDI, le ricorrenti sottolineano come i sottoscrittori siano rimborsati da un fondo bancario nel quale l'Air France ha versato una parte (25%) del valore originario dei TSDI, mentre una parte rilevante del valore di detti titoli (75%) venga conservata a titolo permanente dall'Air France. Contrariamente all'estinzione di un mutuo che è conseguente al rimborso da parte del mutuatario, i TSDI continuerebbero legalmente ad esistere anche dopo il rimborso del capitale. Peraltro, la Commissione stessa avrebbe dichiarato, nella sua comunicazione 3 giugno 1994 (GU, pag. 8), che il rimborso «automatico» dei TSDI è assicurato da un fondo bancario, che l'obbligo di rimborso diviene effettivo per l'Air France solo in caso di liquidazione della compagnia e che, nel 1992, al momento dell'analisi da parte della Commissione della situazione finanziaria dell'Air France, i TSDI sono stati, con l'assenso del governo francese, incorporati nei fondi propri. A parere delle ricorrenti, i TSDI costituiscono dei fondi che sono permanentemente a disposizione dell'Air France e che le procurano quindi un vantaggio concorrenziale nei confronti delle compagnie concorrenti. Le ricorrenti aggiungono che, se si inserisce nei fondi propri solo la parte del valore TSDI conservata a titolo permanente dall'Air France, ciò incide in modo importante sul suo rapporto di indebitamento per l'anno 1996, perché esso sarebbe in tal caso pari a 0,76: 1 e non a 1,12: 1.

149 Inoltre, le ricorrenti contestano alla Commissione di aver frainteso i concetti finanziari di cui trattasi nel classificare gli strumenti finanziari considerati. Al riguardo, esse affermano che, sia nel caso dei TSDI che nel caso dei TSIP-BSA, il pagamento degli interessi è subordinato ai risultati dell'Air France e può essere sospeso. Le ricorrenti aggiungono che il criterio di convertibilità degli strumenti in esame è inadeguato, in quanto la Commissione indica che i TSIP-BSA diverranno a termine capitali propri «se le condizioni di mercato consentono all'investitore di esercitare il diritto alla sottoscrizione di azioni». Così facendo, la Commissione avrebbe trascurato il fatto che il BSA costituisce un diritto distinto, complementare, separabile e indipendente, il cui titolare può anche non essere la stessa persona del titolare del TSIP. Quest'ultimo non sarebbe convertibile trattandosi di un titolo subordinato perpetuo. La nozione di «convertibilità» sarebbe, allo stesso modo, inapplicabile ai TSDI, poiché essi costituirebbero obbligazioni subordinate perpetue che possono essere rimborsate in caso di liquidazione dell'Air France. Le ricorrenti sostengono infine che la presa in considerazione, da parte della Commissione, dei diritti conferiti dalle ORA, dai TSDI e dai TSIP-BSA ai loro possessori è priva di pertinenza.

150 La Commissione ricorda, innanzi tutto, di aver sottolineato, nella decisione impugnata, la natura finanziaria talvolta ambigua dei titoli di cui trattasi (GU, pag. 84). Essa ricorda inoltre che, in forza della sua decisione 94/662/CE, l'importo versato per la sottoscrizione delle ORA e dei TSIP-BSA emessi nell'aprile 1993 doveva essere rimborsato dall'Air France, cosicché il valore dei detti titoli doveva essere considerato alla stregua di un debito. Per quanto riguarda le ORA del 1991, esse dovrebbero essere considerate alla stregua dei fondi propri, per il fatto che esse verrebbero inevitabilmente convertite in azioni a tempo debito, mentre i TSDI emessi nel 1989 e nel 1992 dovrebbero essere considerati un debito, poiché essi sarebbero rimborsabili dopo 15 anni e senza possibilità di conversione in azioni (GU, pag. 85).

151 Per quanto riguarda il fatto che le ricorrenti invocano la decisione della Commissione 5 aprile 1995 (v. supra, punto 146), quest'ultima sostiene che detta decisione, successiva alla data della decisione impugnata, non abbia alcun effetto sulla classificazione dei titoli di cui trattasi. La Commissione aggiunge che, fintantoché esista un obbligo legale di rimborsare gli importi delle ORA e dei TSIP-BSA, essa ha il diritto di considerare che tali somme sono sostituite da debiti convenzionali.

152 Riguardo ai TSDI, la Commissione sottolinea il loro carattere di titoli «repackaged». Il fatto che una parte del gettito dei TSDI sia conservata dall'Air France non avrebbe alcuna incidenza sulla loro qualificazione. Tale conclusione sarebbe confermata dal parere del conseil supérieur de l'Ordre des experts-comptables francese. Ciò che conta sarebbe l'obbligo di rimborsare il capitale. La Commissione precisa che il flusso finanziario netto tra l'Air France e il Trust, presso il quale è depositata una parte dei fondi, sarà nullo al termine di un periodo di quindici anni. Il prestito rappresentato dai TSDI sarebbe in effetti rimborsato attraverso l'estinzione del Trust e la susseguente estinzione del debito dell'Air France. La totalità della somma raccolta attraverso l'emissione dei TSDI «repackaged» sarebbe dunque rimborsata dall'Air France al termine del periodo di 15 anni. L'ammontare del gettito dei TSDI non depositato nel Trust non resterebbe in permanenza a disposizione dell'emittente. Detta somma corrisponderebbe all'obbligo dell'emittente di pagare interessi su base annuale nel corso di 15 anni sull'ammontare totale dei TSDI. A parere della Commissione, l'ostinazione delle ricorrenti nel sostenere che l'emittente conserva permanentemente una parte del gettito dei TSDI «repackaged» riposa su un approccio analitico soggettivo secondo il quale il prestito potrebbe essere considerato come un conferimento di fondi propri.

- 153 Pur se il pagamento degli interessi può essere sospeso tanto nel caso dei TSDI che nel caso dei TSIP-BSA, la Commissione ritiene che l'Air France rimanga tuttavia obbligata a pagare gli interessi accumulati su dette somme. In altri termini, il pagamento degli interessi sarebbe soltanto differito. Per quanto riguarda l'argomentazione delle ricorrenti circa i diritti che gli strumenti finanziari di cui trattasi conferiscono ai portatori, la Commissione rileva che la decisione impugnata non ha attribuito una particolare importanza alla natura dei diritti che tali strumenti conferirebbero o meno ai loro detentori. L'elemento essenziale sarebbe stato la conversione obbligatoria dei titoli in azioni.
- 154 L'Air France precisa, relativamente ai TSDI «repackaged», che i periti contabili si sono occupati della definizione della natura di tali titoli solo dal 1991. La commission des opérations de bourse francese, in un comunicato del 6 marzo 1992, si sarebbe opposta all'inclusione dei TSDI «repackaged» tra i capitali propri. A partire dalla fine del 1993 gli ambienti contabili sarebbero stati a conoscenza del progetto di parere dell'Ordre des experts-comptables francese che qualificava come debiti i TSDI. La posizione del Conseil supérieur de l'Ordre des experts-comptables francese sarebbe stata stabilita definitivamente in tal senso il 7 luglio 1994.

Giudizio del Tribunale

- 155 Si deve innanzi tutto osservare che, nel verificare la proporzionalità dell'aiuto, nella decisione impugnata la Commissione sottolinea che il rapporto di indebitamento dell'Air France dipende in larga parte dalla qualificazione di vari titoli emessi dalla compagnia, perché i rapporti variano in larga misura a seconda della classificazione dei detti titoli tra i capitali propri o tra i debiti (GU, pag. 83). Essa descrive di seguito gli importi e le caratteristiche degli strumenti finanziari emessi dall'Air France nel corso dei cinque anni precedenti la decisione impugnata, vale a dire delle ORA emesse nel dicembre 1991 e nell'aprile 1993, dei TSDI emessi nel giugno 1989 e nel maggio 1992 e dei TSIP-BSA emessi nell'aprile 1993 (GU, pagg. 83 e 84). Infine, essa espone i criteri che permettono di distinguere i fondi propri dai prestiti in funzione, in particolare, delle disposizioni pertinenti del diritto francese, della quarta direttiva comunitaria relativa ai conti annuali delle società e dell'opinione del comité professionnel de doctrine comptable (GU, pagg. 84 e 85).

- 156 Le parti sono concordi nel qualificare le ORA «capitali propri» o «fondi propri», dato che detti titoli non verranno mai rimborsati, ma convertiti obbligatoriamente in azioni. Peraltro, la Commissione ha effettivamente proceduto a siffatta qualificazione nella decisione impugnata (GU, pag. 85).
- 157 Per quanto concerne più in particolare le ORA emesse dall'Air France nell'aprile 1993 e sottoscritte dalla società CDG-Participations, occorre ricordare che la Commissione, con la decisione 94/662/CE, ne ha ordinato il rimborso, a causa della loro natura di aiuti di Stato illegittimi. Benché la Repubblica francese abbia impugnato detta decisione dinanzi alla Corte (causa C-282/94) e benché l'Air France abbia presentato un ricorso dinanzi al Tribunale (causa T-358/94), tali azioni giudiziarie non hanno avuto alcun effetto sospensivo, per cui i fondi corrispondenti alle ORA emesse dovevano essere rimborsati dall'Air France. Peraltro, la decisione della Commissione è divenuta definitiva, essendo passata in giudicato la sentenza del Tribunale 12 dicembre 1996, causa T-358/94, Air France/Commissione (Racc. pag. II-2109), che ha respinto il ricorso presentato contro detta decisione, ed essendo stata la causa C-282/94 cancellata dal registro della Corte con ordinanza 17 aprile 1997.
- 158 Poco importa, in questo contesto, che l'Air France abbia potuto effettivamente beneficiare, fino al momento della pronuncia della detta sentenza, del valore rappresentato dalle ORA. Infatti, la disponibilità di un capitale durante un determinato periodo non costituisce un criterio per distinguere i fondi propri dai debiti. Qualsiasi capitale di cui l'impresa possa disporre deve essere sempre classificato nel bilancio dell'impresa, nella sola rubrica «passivo», come «debiti» quando esso debba essere rimborsato, o come «fondi propri» quando resta in permanenza a disposizione dell'impresa. Ora, poiché le ORA di cui trattasi dovevano essere rimborsate a partire dal 27 luglio 1994, giustamente la Commissione le ha qualificate debiti.
- 159 Lo stesso dicasi per i TSIP-BSA emessi nell'aprile 1993, che sono stati parimenti oggetto della decisione 94/662/CEE. Di conseguenza, il Tribunale non deve pronunciarsi sulla loro classificazione di principio.

- 160 Per quanto riguarda i TSDI «repackaged», la parti hanno presentato numerose perizie finanziarie e contabili relative alla loro classificazione. Le ricorrenti fanno riferimento a quella del professor Pene (allegato 40 all'atto introduttivo e allegato 16 alle osservazioni sugli interventi), mentre la Commissione e l'Air France si basano rispettivamente sullo studio Ernst & Young (allegato 2 al controricorso, con una nota specifica sui TSDI «repackaged» nell'allegato A, e allegato alla controreplica) e sul professor Vermaelen (allegato 7 alla memoria d'intervento dell'Air France). Inoltre, la Commissione fa rinvio al parere del conseil supérieur de l'Ordre des experts-comptables, approvato il 7 luglio 1994 (pagg. 18 e 19 dell'allegato B alla relazione Ernst & Young, nell'allegato 2 al controricorso).
- 161 Risulta da tali perizie contraddittorie che la classificazione dei TSDI «repackaged» implica complesse valutazioni di ordine economico e finanziario. Pertanto, la Commissione dispone di un ampio potere discrezionale e il Tribunale può censurare la sua decisione su questo punto solo dopo aver accertato un errore manifesto di valutazione. Ora, non risulta che la Commissione abbia, a torto, considerato il meccanismo di rimborso dei TSDI come l'elemento decisivo — oltre all'impossibilità di convertirli in azioni — per qualificarli come debiti.
- 162 Tale conclusione non è infirmata dal fatto che il pagamento degli interessi per tali TSDI può essere sospeso in caso di risultati finanziari negativi dell'Air France. Infatti, il carattere di prestito di un'operazione di finanziamento non è messo in discussione dal fatto che le condizioni della remunerazione sono, sotto un aspetto specifico, svantaggiose per il sottoscrittore.
- 163 Infine, tale conclusione non è contraddetta neppure dal fatto che la Commissione tendeva inizialmente a qualificare i TSDI come «fondi propri» (comunicazione 3 giugno 1994, GU, pag. 8). Infatti, come ha spiegato l'Air France dinanzi al Tribunale, tale cambiamento di atteggiamento rispecchia l'evoluzione verificatasi nella qualificazione dei TSDI tra il 1991 e il 1994 da parte degli stessi professionisti contabili. In questo contesto va ricordato che il conseil supérieur de l'Ordre des experts-comptables francese, nel parere del 7 luglio 1994 — quindi immediatamente prima dell'adozione della decisione impugnata —, ha considerato definitivamente

mente come debiti i TSDI «repackaged». Il Tribunale ritiene che la Commissione non può essere criticata per essersi adeguata, ai fini della qualificazione di tali titoli francesi, al parere definitivo dell'organo francese che rappresenta i professionisti del ramo.

164 Non avendo la Commissione commesso errori manifesti di valutazione nel qualificare i titoli emessi dall'Air France, la censura deve essere respinta.

D — Sulla censura relativa ad una erronea valutazione del rapporto di indebitamento dell'Air France

Esposizione sommaria degli argomenti delle parti

165 Le ricorrenti nella causa T-371/94 ritengono che il rapporto di indebitamento dell'Air France previsto per il 1996 mostra che il suo indebitamento sarà ridotto ad un livello molto inferiore a quello delle sue concorrenti. Infatti, calcolando che tale rapporto sarebbe pari a 1,12: 1 e dichiarando che esso è superiore al rapporto medio dell'aviazione civile in cui la cifra di 1,5: 1 è considerata accettabile, la Commissione avrebbe mal interpretato lo studio realizzato dalla KPMG — una società internazionale di consulenza — e dalla IATA, al quale si fa riferimento nella decisione impugnata (GU, pag. 85). Tale studio mostrerebbe, in realtà, che il rapporto di indebitamento progettato per l'Air France è di molto inferiore a quello che viene considerato un rapporto ottimale e notevolmente inferiore alla media effettiva che è citata per l'anno 1992 (2,3: 1 o 2,1: 1 a seconda del modo di calcolare). Il carattere eccessivo dell'aiuto sarebbe aumentato se si confronta il rapporto di indebitamento dell'Air France (1,12: 1) ai rapporti medi di indebitamento (2,57: 1 nel 1992 e 3,17: 1 nel 1993) indicati nella pubblicazione della IATA «Airline Economic Results and Prospects» (allegato 12 alla replica).

166 Il carattere eccessivo dell'aiuto accordato all'Air France non può essere reso proporzionato per mezzo di un semplice confronto con altri rapporti finanziari, quali

il rapporto di copertura delle spese finanziarie. La constatazione fatta dalla Commissione nella decisione impugnata, secondo la quale tale rapporto per l'Air France giungerà nel 1996 fino a 2,44: 1 e sarà così molto vicino al tasso medio di 2,42: 1 raggiunto dai concorrenti nel 1993 (GU, pag. 85), sarebbe quindi priva di pertinenza. Peraltro, detto rapporto sarebbe incompleto e rispecchierebbe solo la capacità di un'impresa di utilizzare i profitti che ottiene per rimborsare gli oneri finanziari. Inoltre, non sarebbe chiaro il criterio seguito dalla Commissione per selezionare le compagnie aeree alle quali essa confronta il rapporto dell'Air France nel 1996.

167 Le ricorrenti aggiungono che anche la perizia Ernst & Young, sulla quale si basa la Commissione, dichiara che l'Air France avrebbe potuto raggiungere il rapporto di indebitamento teoricamente ottimale di 1,5: 1 con un aiuto dell'importo limitato al massimo a 15,25 miliardi di FF. Sarebbe quindi sorprendente che la stessa perizia tenti di giustificare i 20 miliardi di FF ottenuti dall'Air France affermando che non ci sarebbe alcuna particolare ragione per la quale l'Air France abbia un rapporto di indebitamento «medio».

168 Peraltro, qualsiasi confronto tra i rapporti di indebitamento avrebbe un valore arbitrario. Al riguardo, risulterebbe dallo studio realizzato dalla KPGM e dalla IATA che esistono differenze considerevoli nel modo in cui i rapporti di indebitamento sono calcolati e che è dunque difficile fare validi confronti tra le compagnie aeree. Infine, non sarebbe chiaro se il calcolo, effettuato dalla Commissione, del rapporto di indebitamento dell'Air France si basi su cifre lorde o nette, e nessuna spiegazione sarebbe data quanto alla scomposizione di tali cifre.

169 Inoltre, la Commissione avrebbe a torto limitato la propria analisi ad un periodo molto breve, l'anno 1996, durante il quale l'aiuto sarebbe ancora stato versato, senza tener conto degli effetti dell'aiuto sulla successiva situazione finanziaria dell'Air France, diventata, grazie all'aiuto, notevolmente più forte di quella delle concorrenti sul piano finanziario. Secondo le ricorrenti, la Commissione avrebbe dovuto compiere un'analisi dinamica dell'effetto dell'aiuto, oltre il periodo della ristrutturazione, sulla posizione concorrenziale dell'Air France nei confronti delle

concorrenti per stabilire se l'aiuto non fosse eccessivo. Secondo le proiezioni delle ricorrenti, l'aiuto contribuirebbe a porre l'Air France in una posizione finanziaria molto migliore, rispetto alle concorrenti, di quella che suggeriscono i rapporti sui quali si è basata la Commissione nella decisione impugnata.

- 170 Facendo rinvio alla relazione Ernst & Young, la Commissione sostiene che l'apporto di capitale controverso è stato calcolato in maniera che costituisse l'importo minimo sufficiente a ripristinare l'equilibrio finanziario dell'Air France. Quanto all'importo di debito impiegato per calcolare il rapporto di indebitamento, essa afferma che, in conformità di una tendenza verificata dell'analisi finanziaria, essa ha tenuto conto di cifre nette. Di conseguenza, il rapporto di indebitamento non sarebbe stato gonfiato dall'impiego di un importo lordo di debito.
- 171 La Commissione ricorda che il rapporto di indebitamento di 1,12: 1 non è stato l'unico elemento preso in considerazione nella decisione impugnata per valutare la proporzionalità dell'aiuto rispetto ai bisogni di ristrutturazione dell'Air France e che il rapporto di copertura delle spese finanziarie ha del pari rivestito importanza. Nulla esigerebbe che il rapporto di indebitamento dell'Air France nel 1996 fosse pari al rapporto medio del settore dell'aviazione civile. Sarebbe sufficiente che esso fosse ragionevolmente prossimo al tasso 1,5: 1.
- 172 La Commissione fa osservare di non aver fatto ricorso al rapporto di copertura delle spese finanziarie per rendere proporzionato un aiuto il cui carattere sproporzionato risulterebbe dal rapporto di indebitamento dell'Air France. La pertinenza del rapporto di copertura delle spese finanziarie sarebbe indubitabile. Tale rapporto misurerebbe la capacità della compagnia di far fronte alle proprie spese finanziarie, essendo il fine dell'aiuto controverso appunto quello di risanare l'onere finanziario dell'Air France. La Commissione soggiunge che l'aver nominato, nella decisione impugnata, il rapporto di copertura delle spese finanziarie delle concorrenti dell'Air France nel 1993 costituisce soltanto una semplice illustrazione del rapporto ottenuto dalle compagnie aeree aventi una situazione sana.

- 173 La Commissione sottolinea infine di aver tenuto conto ugualmente di altri rapporti finanziari. Per quanto riguarda il rapporto di redditività dei fondi propri, la Commissione indica che la relazione Ernst & Young precisava soltanto che detto rapporto fornisce un indicatore supplementare del livello di aiuto necessario a consentire all'Air France di ritrovare la sua vitalità economica. Il fatto che l'importo dell'aiuto autorizzato era il minimo richiesto sarebbe stato assodato sulla base delle diverse proiezioni dei rapporti finanziari.
- 174 L'Air France si rifà alle decisioni Sabena e Aer Lingus (citate supra, nel punto 55), nonché alla decisione della Commissione 7 ottobre 1994, 94/696/CE, relativa agli aiuti concessi dalla Repubblica ellenica a favore della compagnia Olympic Airways (GU L 273, pag. 22; in prosieguo: la «decisione Olympic Airways»), con le quali la Commissione ha autorizzato aiuti di Stato nel settore dell'aviazione civile. Essa sottolinea che i rapporti di indebitamento di dette compagnie a seguito del loro piano di ristrutturazione sarebbero simili al rapporto dell'Air France, o addirittura migliori. Essi rappresenterebbero quindi una proporzione di fondi propri uguale a quella dell'Air France o persino migliore. Così, la Commissione avrebbe accettato rapporti pari a 1,25: 1 (Sabena), pari a 0,75: 1 e 0,41: 1 (Aer Lingus) e a 0,78: 1 (Olympic Airways).

Giudizio del Tribunale

- 175 Va sottolineato che il problema dei rapporti finanziari dell'Air France, in particolare quello del rapporto di indebitamento, solleva questioni molto tecniche di ordine finanziario e contabile. Lo attesta il rinvio fatto dalle parti a sette perizie a sostegno delle loro tesi, vale a dire quelle dello studio Ernst & Young (allegato 2 al controricorso e allegato alla controreplica), del professor Pene (allegato 40 all'atto introduttivo e allegati 9 e 10 alla replica), del professor Vermaelen (allegato 7 alla memoria d'intervento dell'Air France) e del professor Weinstein (allegato 1 alla memoria d'intervento del Regno Unito).
- 176 Al riguardo, si deve ricordare che il consulente Lazard Frères ha stabilito la somma necessaria per la ricapitalizzazione dell'Air France nel corso della ristrutturazione, tenendo conto delle entrate e dei costi di previsione e avuto riguardo alla futura

redditività della compagnia (GU, pag. 75) e che tale somma è stata accettata dalla Commissione nell'esercizio del suo potere discrezionale. Si deve aggiungere che questi ultimi dati rivestivano, per lo meno nella fase della stesura del piano di progettazione e della sua attuazione, carattere estremamente delicato e riservato, in particolare nei confronti delle compagnie aeree concorrenti dell'Air France. Di conseguenza, non compete alle ricorrenti, né d'altra parte al Tribunale, rimettere in discussione il principio stesso della necessità, per l'Air France, di ottenere la somma di 20 miliardi di FF per raggiungere gli obiettivi di ristrutturazione e di estinzione dei debiti perseguiti.

177 Poiché il calcolo dei 20 miliardi di FF dev'essere adottato come punto di partenza del controllo della proporzionalità dell'importo dell'aiuto, la questione dell'influenza di detto conferimento finanziario sui rapporti finanziari dell'Air France si riduce, in linea di massima, ad una semplice operazione matematica.

178 A tal proposito, va ricordato che il consulente Lazard Frères ha analizzato l'impatto dell'aiuto controverso sui rapporti finanziari dell'Air France, sottolineando la necessità di tener conto dei rapporti di struttura finanziaria, del rapporto di copertura delle spese finanziarie e del rapporto di redditività dei fondi propri (GU, pag. 84). Dopo aver esaminato tali dati, la Commissione è giunta al rapporto di indebitamento pari a 1,12: 1, considerando che «questo rapporto sembra superiore al rapporto medio esistente nel settore dell'aviazione civile, nel quale un rapporto indebitamento/capitale proprio di 1,5 è considerato accettabile» (GU, pag. 85).

179 Si deve rilevare che tale confronto tra le due cifre rappresentanti i rapporti di indebitamento è basato su uno studio realizzato dalla KPMG in collaborazione con la IATA. Detto studio (allegato 45 all'atto introduttivo nella causa T-371/94), redatto nell'agosto del 1992, contiene il seguente brano (pag. 26/27):

«rapporto indebitamento/capitale proprio

(...)

È stato chiesto ad alcuni responsabili di compagnie aeree quale fosse a loro parere il rapporto di indebitamento ottimale di una compagnia aerea. Le risposte oscillano tra 0,5: 1 e 4: 1; non risulta tuttavia chiaro se i contratti di locazione a lungo termine siano compresi o meno in tali risposte. La media delle risposte indica un rendimento ottimale pari a 1,5: 1.

È stato inoltre chiesto loro di indicare i rapporti di indebitamento delle rispettive compagnie, includendo e poi escludendo i contratti di locazione a lungo termine. Il rapporto di indebitamento medio delle compagnie che hanno risposto è di 2,3: 1 se si includono i contratti di locazione a lungo termine e di 2,1: 1 se li si esclude.

(...)

Vi sono significative variazioni nel modo di calcolare i rapporti di indebitamento. Di conseguenza, è difficile procedere a utili raffronti tra le varie compagnie aeree (...).

180 Come risulta da questo brano, la rappresentatività delle cifre fissate dall'inchiesta effettuata nell'ambito dell'aviazione civile è abbastanza limitata. Considerate le «significative variazioni» rilevate nel modo di calcolare i rapporti di indebitamento, il divario esistente tra le cifre 1,12: 1, 1, 5: 1, 2, 1: 1 e 2,3: 1 non può quindi essere qualificato, di per sé stesso, significativo per dimostrare un'erronea valutazione, da parte della Commissione, della situazione finanziaria dell'Air France rispetto alla situazione media dell'aviazione civile.

181 Ciò considerato, non sembra che la cifra 1,12: 1, prevista per la fine del 1996, sia sproporzionata, tenuto conto delle cifre sopra citate varianti da 0,5: 1 a 4: 1 nonché dei rapporti di 1,25: 1, di 0,78: 1, di 0,75: 1 e di 0,41: 1 approvati dalla Commissione nelle decisioni Sabena, Olympic Airways e Aer Lingus (citate supra, nei

punti 55 e 174). Lo stesso dicasi per il rapporto di copertura delle spese finanziarie dell'Air France, che, secondo la Commissione, nel 1996 avrebbe raggiunto 2,44: 1 e sarebbe quindi molto prossimo al tasso medio di 2,42: 1 raggiunto dai suoi concorrenti nel 1993 (GU, pag. 85).

- 182 Per le ragioni esposte sopra, nel punto 176, la censura secondo la quale la relazione Ernst & Young avrebbe direttamente considerato che 15,25 miliardi di FF fossero sufficienti per consentire all'Air France di raggiungere un rapporto di indebitamento ottimale di 1,5: 1 non può essere accolta. Ad abundantiam, si può aggiungere che, come fa notare la Commissione, il brano di detta relazione, citato dalle ricorrenti (pag. 21, nota 21), si limita ad apportare una correzione al calcolo, effettuato da queste ultime, dell'importo necessario per raggiungere il rapporto di 1,5: 1; tale importo, secondo Ernst & Young, ammonta a 12,25 e non a 13,9 miliardi di FF. Peraltro, la relazione Ernst & Young prosegue rilevando che, in ogni caso, non esiste alcuna ragione particolare per la quale il rapporto di indebitamento dell'Air France sia pari a 1,5: 1.
- 183 La Commissione afferma giustamente che la relazione IATA intitolata «Airline Economic Results and Prospects», alla quale fanno riferimento le ricorrenti, riproduce i rapporti di indebitamento medio di più di 30 compagnie aeree di tutto il mondo, comprese la Iran Air, la Royal Air Maroc, la Tunis Air, che non somigliano affatto all'Air France dal punto di vista della struttura industriale e finanziaria e che non sono realmente in concorrenza con essa. La Commissione non era quindi tenuta a confrontare il rapporto di indebitamento dell'Air France con quelli delle compagnie aeree che erano oggetto della detta relazione.
- 184 Per quanto riguarda la questione, sollevata dalle ricorrenti nel ricorso, se il calcolo del rapporto di indebitamento dell'Air France si fondasse su cifre lorde o nette, è sufficiente osservare come la Commissione abbia sottolineato nel controricorso, senza essere smentita dalle ricorrenti, di aver tenuto conto di una cifra netta, cosicché il rapporto di indebitamento non è stato gonfiato dall'utilizzazione di un importo di debiti lordo. Infine, niente obbligava la Commissione a calcolare il rapporto di indebitamento dell'Air France relativamente ad un momento successivo al

periodo della ristrutturazione, giacché quest'ultimo costituiva l'unico periodo di riferimento per l'assoggettamento della Repubblica francese e dell'Air France alla maggior parte delle condizioni per l'autorizzazione dell'aiuto.

185 Non avendo commesso la Commissione errori manifesti di valutazione per quanto riguarda il calcolo e la presa in considerazione dei rapporti finanziari menzionati nella decisione impugnata, la censura deve essere respinta.

E — Sulla censura secondo cui la Commissione si è astenuta a torto dall'esigere la vendita di attivi dell'Air France idonei ad essere alienati

Esposizione sommaria degli argomenti delle parti

186 Le ricorrenti sostengono che la Commissione ha avuto manifestamente torto nel concludere che l'importo dell'aiuto controverso non potesse essere diminuito grazie alla vendita di altri attivi dell'Air France oltre quelli previsti nel piano di ristrutturazione. Il principio di proporzionalità, infatti, esigerebbe che un'impresa che preveda di ristrutturarsi utilizzi la totalità delle proprie risorse prima di fare appello ad aiuti di Stato. Di conseguenza, la Commissione avrebbe dovuto esigere che l'Air France si procurasse liquidità cedendo l'integralità dei propri attivi non aerei, qualunque fosse l'importanza delle somme ottenute. Se ciò si fosse verificato, l'importo dell'aiuto avrebbe potuto essere di gran lunga inferiore.

187 A tal proposito, le ricorrenti sottolineano che il gruppo Air France consta di 103 società operanti in settori collegati ai viaggi, ma diversi dal trasporto aereo, quali il turismo, la ristorazione, la manutenzione aerea, l'informatica commerciale e il trasporto merci, società tra le quali si trovano società del calibro del gruppo Servair e della Jet Tours, che hanno realizzato una cifra d'affari rispettivamente di 2,6 e 2,4 miliardi di FF nel 1993. Le sue attività ricomprenderebbero inoltre operazioni così

lontane dal trasporto aereo quali la fabbricazione di formaggi. Più del 20% degli introiti dell'Air France proverrebbero da attività non aventi alcun legame con il trasporto aereo. Inoltre, l'Air France deterrebbe partecipazioni in 20 compagnie aeree.

188 La vendita di una quota delle partecipazioni detenute dall'Air France in altre compagnie aeree, in particolare l'Air Inter e la Sabena, potrebbe procurare, a parere delle ricorrenti, somme sufficientemente rilevanti da rendere inutile una grossa parte dell'aiuto. Senza l'aiuto controverso, l'Air France dovrebbe, come qualunque società capogruppo che registri perdite, rivolgersi alle controllate, ivi compresa l'Air Inter, affinché contribuiscano a limitarne le perdite. A titolo indicativo, le ricorrenti hanno calcolato il valore delle partecipazioni dell'Air France in otto compagnie aeree (Air Charter, Air Inter, Sabena, MEA, Austrian Airlines, Tunis Air, Air Mauritius, Royal Air Maroc) e in un'altra società (Servair). Tutte insieme, tali partecipazioni potrebbero essere valutate in una cifra oscillante tra i 3,1 e i 6 miliardi di FF.

189 Per quanto concerne l'Air Inter, le ricorrenti hanno rilevato, all'udienza, come la sua presunta utilità per l'Air France fosse, in realtà, ben limitata. Il ruolo dell'Air Inter sarebbe limitato ad attirare i passeggeri dalle province francesi sulla piattaforma («hub») dell'Air France nell'aeroporto Charles de Gaulle alla partenza dei voli internazionali. Ora, l'Air France avrebbe potuto raggiungere esattamente il medesimo risultato, utilizzando propri aerei o concludendo accordi con altre compagnie, compresa l'Air Inter. Le ricorrenti considerano, pertanto, che l'Air Inter non costituisca un attivo indispensabile al funzionamento dell'Air France.

190 Le ricorrenti sostengono che la partecipazione del 37,5% detenuta dall'Air France nel capitale della compagnia Sabena può essere valutata in 6 miliardi di FF. L'Air France avrebbe acquisito dette azioni nel 1992, il che suggerisce, secondo le ricorrenti, che detta partecipazione difficilmente può essere considerata vitale per l'Air France, che ha potuto funzionare senza di essa per numerosi anni. Peraltro, il presidente della Sabena avrebbe dichiarato pubblicamente, nel settembre 1994, che l'Air France doveva cedere la propria partecipazione. Le ricorrenti ricordano di aver informato la Commissione, nella fase del procedimento amministrativo, del

fatto che molteplici indizi tendevano a provare che il perseguimento di un'alleanza tra l'Air France e la Sabena non aveva più alcuna ragion d'essere. In tale contesto, esse fanno riferimento ad un articolo sulla stampa apparso nel giugno 1994, secondo il quale la compagnia belga desidererebbe che l'Air France ceda la propria partecipazione.

191 Del resto, il pagamento, da parte dell'Air France, di un quarto della somma dovuta per l'acquisto della propria partecipazione nel capitale della Sabena sarebbe stato effettuato qualche giorno dopo l'adozione della decisione impugnata. L'Air France utilizzerebbe manifestamente l'aiuto per far fronte a tale spesa, data la sua mancanza di liquidità. La Commissione avrebbe dovuto impedire all'Air France di pagare tale somma, non potendo l'aiuto accordato a fine di ristrutturazione essere utilizzato per acquisire quote in altre compagnie. Se le fosse stato impedito di procedere a tale pagamento, l'Air France avrebbe avuto senza dubbio la necessità di cedere la propria partecipazione nella Sabena nell'ambito dell'operazione di ristrutturazione.

192 Le ricorrenti sottolineano che esse non pretendono che l'Air France venda beni che facciano innegabilmente parte dei suoi attivi strategici. Esse considerano tuttavia che l'Air France avrebbe potuto vendere soprattutto gli attivi da essa stessa descritti come non essenziali nella sua relazione annuale per l'esercizio 1993. Riferendosi ad un articolo di stampa, le ricorrenti aggiungono che l'Air France apparentemente prevedeva, nel settembre 1994, di vendere taluni attivi che, un mese prima, la Commissione aveva ritenuto non cedibili, come ad esempio la partecipazione nel gruppo Servair o la partecipazione in Amadeus, un sistema informatico di prenotazione. Basterebbe questo a rendere nulla la conclusione della Commissione secondo la quale l'Air France non ha bisogno di vendere altri attivi perché nessuno di essi le consentirebbe di realizzare risorse sufficienti.

193 In risposta all'affermazione della Commissione, secondo la quale non era possibile, per motivi di riservatezza, rivelare di quali altri attivi l'Air France aveva intenzione di disfarsi, le ricorrenti replicano che tale è tuttavia la prassi seguita dalla Commissione quando chiedi ad un'impresa di vendere attivi come condizione previa all'approvazione di concentrazioni in forza del regolamento n. 4046/89 (citato supra, nel punto 55). Così, la Commissione avrebbe preteso la vendita di attivi espressamente

citati nella decisione 29 maggio 1991, 91/403/CE, che dichiara la compatibilità con il mercato comune di una concentrazione (caso IV/M043—Magnet Marelli/CEAc, GU 1991, L 222, pag. 38), e nella decisione 22 luglio 1992, relativa ad una procedura ai sensi del regolamento (CEE) del Consiglio, n. 4064/89 (caso IV/M 190 Nestlé/Perrier, GU 1992, L 356, pag. 1). Peraltro, anche se gli attivi non essenziali dell'Air France non avessero potuto essere venduti prima dell'autorizzazione dell'aiuto, la Commissione avrebbe potuto esigerne il deposito presso un mandatario, ad esempio una banca di investimenti, che avrebbe potuto organizzarne la vendita. Le ricorrenti si riferiscono, a titolo di esempio, al caso del Crédit Lyonnais (GU 1995, C 121, pag. 4), in cui è stata creata una nuova struttura, il Consortium de réalisations, controllata al 100% dal Crédit Lyonnais, che doveva acquistare attivi del Crédit Lyonnais destinati ad essere ceduti o liquidati. Allo stesso modo, nella fattispecie la partecipazione dell'Air France nella Sabena avrebbe potuto essere trasferita ad una banca, che avrebbe potuto anticipare il denaro nell'attesa della vendita a un terzo.

194 All'udienza le ricorrenti hanno ancora sottolineato che, fintantoché la decisione impugnata non avesse imposto la vendita di attivi espressamente indicati, l'Air France non aveva alcun interesse a vendere attivi durante il periodo di ristrutturazione poiché tale vendita avrebbe comportato una diminuzione dell'aiuto concesso. Tale constatazione sarebbe confermata dall'evoluzione successiva che ha permesso all'Air France di «controbilanciare» la vendita della propria partecipazione nella Sabena con il mancato guadagno risultante dal fatto di aver venduto meno aerei di quelli previsti. Ciò proverebbe che la vendita di attivi non essenziali avrebbe dovuto essere valutata dalla Commissione fin dall'inizio.

195 Il Regno di Danimarca sostiene che, nella decisione Aer Lingus (citata supra, nel punto 55), la Commissione ha costretto l'Aer Lingus a separarsi dagli attivi estranei al trasporto al fine di contribuire alla ristrutturazione per un importo maggiore di quello dell'aiuto ricevuto. La parte interveniente ricorda, inoltre, come l'Air France abbia effettivamente venduto le sue quote nella compagnia ceca CSA. Non si comprenderebbe perché l'Air France non potesse vendere ugualmente le sue partecipazioni nella Sabena o nell'Air Inter.

- 196 Il Regno Unito ritiene che la Commissione avrebbe dovuto prendere seriamente in considerazione la possibilità che l'Air France cedesse i propri interessi nella Sabena. Una siffatta cessione non avrebbe necessariamente impedito la prosecuzione degli accordi commerciali esistenti tra le due compagnie. Infatti, molte compagnie aeree avrebbero concluso tra di loro accordi di questo tipo, senza che si ritenesse necessario che ciascuna compagnia possedesse un'importante partecipazione di minoranza nell'altra. La Commissione non avrebbe nemmeno spiegato perché l'Air France non potesse cedere le sue quote nell'Air Inter, tanto più che il controllo della prima sulla seconda sarebbe il risultato di un'acquisizione relativamente recente. Infine, alcune società appartenenti al gruppo Air France sarebbero molto redditizie, come il gruppo Servair, e avrebbero potuto quindi far realizzare con la vendita apprezzabili risorse. Altre società sarebbero effettivamente in deficit, di modo che la loro vendita o la loro cessazione di attività avrebbero potuto comportare un'importante diminuzione del deficit del gruppo Air France e pertanto una diminuzione dell'importo dell'aiuto necessario.
- 197 Il Regno di Norvegia ritiene che la Commissione abbia ommesso di esigere dall'Air France che essa vendesse tutti gli attivi «non aerei». Tale vendita sarebbe un elemento importante di un piano di ristrutturazione non solo per il contributo alla liquidità dell'impresa interessata, ma anche al fine di ridurne i costi, di ristabilirne l'identità e di ricentrarne le attività. Ora, nella fattispecie ci sarebbe un gran numero di attività dell'Air France di carattere periferico in relazione alle attività essenziali di una compagnia aerea. La British Airways, la SAS, la KLM e altre compagnie aeree internazionali avrebbero adottato misure tese a subappaltare alcune prestazioni di servizi che potevano essere garantite ad un costo inferiore da terzi indipendenti. Tali compagnie avrebbero alienato numerosi attivi non aerei, anche se i proventi derivanti da ciascuna vendita potevano essere insignificanti.
- 198 La Commissione nega di aver ommesso di prendere in considerazione le possibilità per l'Air France di cedere alcuni attivi. Dopo aver esaminato le diverse partecipazioni detenute dall'Air France, essa sarebbe giunta alla conclusione che la vendita degli attivi prevista nel piano era adeguata nel quadro della sua ristrutturazione. Tuttavia le partecipazioni dell'Air France nella Sabena o nell'Air Inter non sarebbero state valutate per il fatto che la loro vendita non faceva parte del piano di ristrutturazione e che dette partecipazioni potevano essere considerate attivi essenziali dell'Air France.

- 199 All'udienza la Commissione ha precisato che, essendo il trasporto aereo l'attività essenziale dell'Air France e dell'Air Inter, non ci poteva essere ombra di dubbio riguardo al fatto che l'Air Inter costituiva un attivo essenziale dell'Air France. L'importanza dell'Air Inter per l'Air France deriverebbe dal fatto che, contrariamente ad altre compagnie aeree, l'Air France non possiede una rete nazionale. È per tale ragione che la Commissione avrebbe ammesso che l'Air Inter era effettivamente un attivo essenziale per l'Air France, la quale non doveva correre il rischio di vederla passare sotto il controllo della concorrenza. L'Air France ha aggiunto che le sinergie commerciali con l'Air Inter erano indispensabili per la sua sopravvivenza, essendo il controllo di una rete nazionale vitale per una grande compagnia aerea. L'Air France avrebbe bisogno dell'Air Inter per fruire delle coincidenze orarie procurate dalla rete nazionale, onde alimentare i suoi voli a lungo tragitto. D'altra parte, tutte le grandi compagnie aeree europee controllerebbero la loro rete interna e preferirebbero quindi avere una partecipazione maggioritaria nella loro rete nazionale piuttosto che stringere accordi commerciali con detta rete.
- 200 La Commissione sottolinea che l'alienazione degli attivi da parte dell'Air France è stata esaminata tenendo debito conto del complesso dei suoi interessi e della sua strategia globale. Così facendo, la Commissione avrebbe raggiunto la convinzione che le alienazioni di attivi previste dall'Air France erano sufficienti. In questo contesto, la vendita degli attivi da parte di altre compagnie aeree in circostanze e in epoche diverse non sarebbe pertinente per esaminare la questione degli attivi che dovevano essere alienati dall'Air France. Infatti, la natura e l'ampiezza degli interessi delle diverse compagnie aeree renderebbero futile qualsiasi raffronto.
- 201 Essa aggiunge che non è stato possibile indicare con precisione altri attivi e partecipazioni di cui l'Air France intendeva disfarsi, in quanto tale pubblicazione avrebbe costituito un'intrusione nelle trattative che erano in corso relativamente a tali attivi e avrebbe potuto pregiudicarle. Peraltro, la decisione impugnata non vieterebbe la vendita di altri attivi. Le condizioni del mercato potrebbero evolversi e creare incentivi a vendere attivi non previsti dal piano di ristrutturazione o influire sul prezzo di quelli la cui alienazione era ivi prevista. Nel verificare la proporzionalità dell'aiuto in relazione alle necessità della ristrutturazione, la Commissione avrebbe sottolineato (GU, pag. 86) che gli importi da versare potevano essere adeguati secondo i bisogni, al fine di tener conto dell'evoluzione della situazione finanziaria dell'Air France in seguito alla vendita di attivi.

202 La menzione, fatta dalle ricorrenti, dei poteri che il regolamento sulle concentrazioni conferisce alla Commissione non sarebbe pertinente, poiché le concentrazioni incidono sulla struttura stessa del mercato considerato. Allo stesso modo, il rinvio alla possibilità di porre gli attivi nella disponibilità di un mandatario incaricato di organizzarne la vendita non sarebbe di alcun sostegno all'argomento delle ricorrenti. Infatti, il controllo di un'impresa sarebbe appunto il caso che si pone nel diritto delle concentrazioni, il che non sarebbe il caso nella fattispecie. Quanto al Consortium de réalisations istituito dal piano del Crédit Lyonnais, la Commissione sottolinea che si tratta di una controllata al 100%, poiché l'operazione non era altro che una riorganizzazione interna di un gruppo.

203 In ogni caso, nessuna parte dell'aiuto controverso sarebbe stata destinata a servire all'Air France per pagare l'ultima rata della sua partecipazione nella Sabena. L'aiuto sarebbe stato autorizzato al fine di ridurre l'onere delle spese finanziarie dell'Air France. Del resto, sarebbe stato illegittimo indurre l'Air France a non onorare i propri impegni contrattuali nei confronti della Sabena e favorire quindi una cessazione di contratto.

204 La Repubblica francese e l'Air France sottolineano che la partecipazione dell'Air France nel capitale della Sabena era uno degli attivi essenziali e strategici. Nel luglio 1994 tutto avrebbe lasciato supporre che la rinegoziazione dell'accordo relativo a detta partecipazione avrebbe comportato per l'Air France una perdita molto importante e avrebbe messo la Sabena in una situazione delicata. Secondo le intervenienti, è solo nell'ottobre 1994 che il governo belga ha annunciato la propria decisione di ricapitalizzare la Sabena. Nel luglio 1994 né l'Air France, né il governo francese sarebbero stati a conoscenza delle intenzioni del governo belga al riguardo. Non avendo l'Air France potuto effettuare l'aumento di capitale caldeggiato dal governo belga, quest'ultimo le avrebbe proposto di riacquistare la sua partecipazione, mentre era prevista una nuova collaborazione tra la Sabena e la Swissair.

205 L'Air France precisa che alcuni degli attivi estranei all'attività-base erano stati già ceduti all'inizio dell'attuazione del Progetto. Così, la propria partecipazione nel capitale della compagnia aerea ceca CSA sarebbe stata ceduta il 25 marzo 1994. Allo stesso modo, la partecipazione della Servair (detenuta al 75% dall'Air France) nel capitale della Saresco, e di conseguenza della sua controllata operante nella

fabbricazione di formaggi, sarebbe stata ceduta. La cessione del gruppo alberghiero *Méridien*, effettivamente avvenuta nel frattempo, avrebbe interessato 20 delle 103 società del gruppo. Risulterebbe chiaramente dalla decisione impugnata che altre cessioni sono previste nell'ambito del Progetto. Il calendario di previsione e una stima dell'importo delle cessioni sarebbero stati comunicati alla Commissione per tutti gli attivi non aerei aventi un valore significativo. Gli attivi di cui trattasi non sarebbero tuttavia esplicitamente citati nel testo della decisione per evidenti ragioni di riservatezza.

206 L'Air France ha sottolineato, all'udienza, che il sistema informatizzato di prenotazione Amadeus costituisce un'attività certamente non aerea, ma essenziale per tutte le attività aeree del gruppo. Contrariamente alle insinuazioni delle ricorrenti, la sua partecipazione in Amadeus non sarebbe stata venduta e essa non avrebbe intenzione di venderla.

207 Quanto alla Servair, l'Air France ha confermato, sempre all'udienza, che la sua cessione era prevista nel piano di ristrutturazione. I proventi della vendita della Servair avrebbero figurato nelle proiezioni finanziarie e dunque sarebbero stati presi in considerazione per diminuire l'importo della ricapitalizzazione. Tuttavia, tale informazione sarebbe dovuta rimanere riservata, da un lato, per potere negoziare la vendita della Servair al prezzo migliore e, d'altro lato, tenuto conto dei rischi di agitazione sociale che tale notizia non avrebbe mancato di suscitare nella Servair, il che avrebbe compromesso la qualità del servizio in volo dell'Air France, che è largamente dipendente da tale fornitore essenziale per i vassoi-pasto. L'iter della vendita della Servair sarebbe stato esaminato nei dettagli dalla Commissione e dai suoi esperti in occasione dell'autorizzazione della seconda e terza rata dell'aiuto.

208 Per quanto concerne gli altri attivi, come ad esempio l'Air Charter e la Jet tours, l'Air France ha sottolineato, nella stessa occasione, che essi fanno innegabilmente parte degli attivi strategici. Peraltro la vendita della Jet Tours e dell'Air Charter avrebbe procurato all'Air France entrate insignificanti. Infine, la vendita delle partecipazioni di minoranza dell'Air France nella Royal Air Maroc, nell'Austrian Airlines, nella Tunis Air, nell'Air Mauritius e nell'Aéropostale sarebbe stata esaminata

dalla Commissione nei dettagli. Essa avrebbe potuto procurare introiti insignificanti e non avrebbe avuto alcun effetto sull'importo della ricapitalizzazione.

Giudizio del Tribunale

209 Va ricordato che la Commissione, nell'ambito dell'esame dell'aiuto controverso, ha ritenuto che la ristrutturazione dell'Air France, la maggiore compagnia aerea francese e una delle tre maggiori compagnie europee, avrebbe contribuito allo sviluppo del trasporto aereo mediante il miglioramento della sua competitività e sarebbe stata quindi conforme all'interesse comune (GU, pag. 83). La Commissione ha quindi indicato di non perseguire una politica tesa allo smantellamento completo del gruppo Air France, ma di voler piuttosto mantenere l'Air France al suo posto tra le maggiori compagnie europee, accanto alla Lufthansa e alla British Airways. Implicando valutazioni complesse di politica economica, l'esercizio del potere discrezionale di cui gode la Commissione in forza dell'art. 92, n. 2, lett. c), del Trattato, che è sfociato nell'adozione della decisione impugnata, può essere censurato nella fattispecie solo a motivo di un errore manifesto di valutazione o di un errore di diritto, tanto più che la Commissione ha avuto cura di esercitare, attraverso la ripartizione in tre rate del versamento dell'aiuto, un controllo sull'andamento della situazione finanziaria dell'Air France che le consentisse di adeguare, se del caso, gli importi da versare (GU, pag. 86).

210 Nell'esercizio del suo potere discrezionale la Commissione ha indicato solo un numero limitato di attivi estranei all'attività principale — vale a dire la catena alberghiera Méridien, un immobile nonché taluni aerei che avevano raggiunto il limite di età e pezzi di ricambio (GU, pagg. 75 e 76) — la cui cessione era imposta all'Air France affinché l'importo dell'aiuto potesse essere limitato a 20 miliardi di FF.

211 Sono quindi privi di pertinenza tanto l'argomento del Regno di Danimarca relativo alla decisione Aer Lingus (citata supra, nel punto 55), nella quale la Commissione avrebbe imposto alla beneficiaria dell'aiuto la vendita di tutti gli attivi estranei

all'attività principale, quanto il riferimento fatto dal Regno di Norvegia all'esempio della British Airways, della SAS, della KLM e di altre compagnie aeree internazionali, che avrebbero ceduto, nell'ambito della loro ristrutturazione, numerosi attivi non legati al settore aereo. Infatti, le circostanze di una ristrutturazione sono condizionate dalla situazione concreta della sola impresa interessata. Il fatto che le compagnie sopra menzionate siano state indotte, o obbligate, dal contesto fattuale della loro ristrutturazione, a cedere numerosi attivi non può quindi, di per sé, rimettere in discussione la decisione, adottata dalla Commissione nella situazione specifica del luglio 1994, diretta a mantenere l'Air France nel novero delle tre maggiori compagnie aeree europee e ad autorizzarla a conservare la maggior parte degli attivi.

212 Di conseguenza, la Commissione poteva considerare come attivi che non potevano essere alienati dall'Air France le tre seguenti categorie di attivi: in primo luogo, quelli che erano essenziali per il funzionamento attuale e futuro della compagnia in quanto vettore aereo; in secondo luogo, quelli che costituivano per la compagnia elementi di strategie di cooperazione e che si doveva evitare passassero sotto il controllo di un concorrente; infine, quelli che riguardavano attività strettamente connesse al funzionamento di una grande compagnia aerea. Come risulta dal fascicolo, la Commissione ha qualificato inalienabili tali attivi, in particolare l'Air Charter, l'Air Inter, la Sabena, Amadeus e la Jet Tours.

213 Per quanto riguarda la compagnia Air Charter, è sufficiente rilevare che essa opera, come l'Air France, nel settore aereo vero e proprio. Essa fa parte quindi dell'attività principale dell'Air France. Anche se l'Air Charter è specializzata nel trasporto aereo charter, vale a dire un mercato specifico rispetto a quello del trasporto aereo regolare, non si tratta altro che di due aspetti della stessa attività aerea, la cui ripartizione fra due compagnie separate si traduce, in definitiva, in una ripartizione interna delle funzioni. Ne consegue che giustamente la Commissione poteva considerare che l'Air Charter costituiva un elemento essenziale dell'attività di vettore aereo dell'Air France.

214 Per quanto riguarda la compagnia Air Inter, va ricordato che nella decisione impugnata la Commissione indica che il governo francese si è impegnato a fare dell'Air

France la sola beneficiaria dell'aiuto in esame e a creare a tale scopo una holding che controllerà sia l'Air Inter che l'Air France (impegno n. 1). La Commissione considera che tale impegno attenua le sue preoccupazioni riguardo agli effetti secondari dell'aiuto, perché impedisce all'Air France di usare l'aiuto per sovvenzionare le attività dell'Air Inter. Fondandosi sulle informazioni ricevute in merito alla futura struttura della holding nonché sul corrispondente impegno delle autorità francesi, la Commissione ritiene che beneficiaria dell'aiuto sia la Compagnie nationale Air France assieme alle sue controllate, tra cui l'Air Charter (GU, pagg. 81 e 86).

215 Ora, è pacifico che l'Air France, contrariamente alla Lufthansa e alla British Airways, non disponeva di una rete interna prima di aver acquisito il controllo dell'Air Inter nel 1990. Giustamente, quindi, la Commissione ha ritenuto che tale controllo — attuato, durante il periodo della ristrutturazione, mediante il meccanismo della holding sopra menzionata — fosse essenziale per il funzionamento attuale e futuro dell'Air France, giacché la sua perdita avrebbe rischiato di compromettere gravemente il traffico aereo di raccordo («feeder traffic») dell'Air France, di cui era incaricata l'Air Inter. Infatti, le attività dell'Air Inter sono essenzialmente concentrate sul trasporto aereo nel territorio francese. Ora, tale mercato interno francese fornisce un apporto sostanziale di passeggeri verso la piattaforma dell'Air France nell'aeroporto di Parigi-Charles-de-Gaulle (in prosieguo: «Parigi (CDG)»). Quindi è evidente che l'Air France non può correre il rischio che l'Air Inter, dopo la sua cessione, passi sotto l'influenza di una compagnia concorrente facendole perdere così il controllo su una parte essenziale del suo traffico aereo di raccordo.

216 Il legame diretto dell'Air Inter con l'Air France non poteva neanche essere validamente sostituito con il trasferimento dell'Air Inter ad una banca e con la contemporanea stipulazione di accordi commerciali relativi al detto traffico aereo di raccordo con l'Air Inter o con altre compagnie. Infatti, le ricorrenti non hanno comprovato che tale soluzione potesse escludere il rischio che l'Air Inter venisse assorbita da una compagnia concorrente, compromettendo così il funzionamento del traffico aereo di raccordo dell'Air France. Per quanto riguarda la stipulazione di siffatti accordi con altre compagnie aeree, è sufficiente rilevare che, nel luglio del 1994, la posizione concorrenziale dell'Air Inter sul mercato nazionale francese era talmente forte che non si potesse esigere che l'Air France, intenzionata a ristrutturarsi ed a ripristinare la propria redditività, sostituisse i suoi rapporti ormai

consolidati con l'Air Inter con contratti con altre compagnie che non disponevano ancora di infrastrutture sul mercato francese paragonabili a quelle dell'Air Inter.

- 217 In risposta all'argomento delle ricorrenti secondo il quale l'Air France potrebbe farsi carico direttamente del proprio traffico aereo di raccordo, soprattutto sulla rete interna francese, occorre rilevare che il piano di ristrutturazione dell'Air France prevede una flotta in esercizio di 146 aeromobili, senza destinare specificamente detta flotta al traffico aereo di raccordo. Al contrario, è soprattutto sulle lunghe distanze che tale piano prevede una crescita dell'offerta dell'Air France, il che presuppone un maggiore impiego della flotta in detto settore. In questa prospettiva, spetta all'Air Inter offrire i servizi di aerotrasporto sul mercato interno utilizzando i propri aerei a tale scopo. Ora, non competeva alla Commissione ingiungere all'Air France di concentrarsi sul mercato interno, in quanto siffatta misura avrebbe potuto indebolire la sua posizione per quanto riguarda i voli internazionali.
- 218 Per quanto riguarda la partecipazione dell'Air France al capitale della Sabena, si deve ammettere che l'Air France deteneva all'epoca di cui trattasi una partecipazione minoritaria (37,58%) nel capitale della compagnia belga. Ciò non esclude, però, che detta partecipazione costituisca un elemento strategico importante dell'attività aerea dell'Air France. Infatti, si deve ricordare la decisione 5 ottobre 1992, con la quale la Commissione ha dichiarato di non opporsi al protocollo di accordo firmato dall'Air France, dalla Sabena e dallo Stato belga, e che ha conferito all'Air France, attraverso la società Finacta, una partecipazione del 37,58% nel capitale della Sabena (37,5% dei diritti di voto).
- 219 In tale decisione, accessibile a tutti gli interessati (v. comunicazione nella *Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee* del 21 ottobre 1992, C 272, pag. 5), si dichiara, tra l'altro, che:

— la Finacta, controllata dall'Air France, deve approvare la nomina del presidente e del vicepresidente della Sabena (diritto di veto) ed è in grado di bloccare le

decisioni del consiglio di amministrazione della Sabena che implicano un cambiamento di strategia, del «business plan», del piano di investimento e del piano di cooperazione industriale,

- i presidenti dell'Air France e della Sabena si consulteranno in caso di importanti difficoltà nel funzionamento degli organi o nell'attuazione della strategia,
- gli elementi fondamentali della strategia futura della Sabena sono stati codicisi dall'Air France.

220 In detta decisione del 1992 la Commissione qualifica, in sostanza, la Sabena come un'impresa comune controllata congiuntamente dallo Stato belga e dall'Air France, che dispone di diritti molto più ampi di quelli spettanti di regola ad un'azionista di minoranza e dei mezzi per controllare il comportamento della Sabena sul mercato. Quanto all'obiettivo dell'accordo, la Commissione rileva che esso tende a sviluppare la cooperazione tra l'Air France e la Sabena, ad attuare l'insieme delle sinergie possibili tra i due partner e, in particolare, a creare una rete intracomunitaria centrata sull'aeroporto di Bruxelles-Zaventem.

221 Tenuto conto della decisione 5 ottobre 1992, che si presume nota alle parti interessate, la Commissione poteva quindi ragionevolmente considerare che si doveva evitare che la partecipazione dell'Air France nel capitale della Sabena, che costituiva uno strumento di alleanza strategica per l'Air France, fosse abbandonata di modo che un concorrente potesse acquisire la posizione privilegiata sino ad allora detenuta dall'Air France.

222 Quanto alla tesi del Regno Unito secondo la quale detta partecipazione avrebbe potuto essere sostituita da accordi di cooperazione, è sufficiente rilevare che essa non tiene conto del carattere particolare della partecipazione di cui trattasi che, pur essendo minoritaria, conferiva all'Air France un potere di controllo sul comportamento commerciale della Sabena e andava oltre l'influenza che può di regola esercitare una parte contraente. Il Regno Unito non ha provato che l'Air France

avrebbe potuto ugualmente accedere ad una simile posizione privilegiata senza la partecipazione nel capitale della Sabena. La specificità dell'alleanza tra l'Air France e la Sabena osta inoltre ad ogni confronto con la vendita, effettivamente intervenuta nel marzo 1994, della partecipazione che l'Air France deteneva nel capitale della compagnia ceca CSA.

223 È vero che, poco dopo l'adozione della decisione impugnata, l'Air France ha versato 170 milioni di FF per pagare l'ultima rata del prezzo di acquisto della propria partecipazione nel capitale della Sabena. Tuttavia, niente consente di ritenere che l'aiuto controverso sia stato destinato e utilizzato a tale scopo. Da un lato, come hanno rilevato la Repubblica francese e l'Air France, detto pagamento derivava da obblighi contrattuali che risalivano al 1992, quindi anteriori all'autorizzazione dell'aiuto (v. decisione della Commissione 5 ottobre 1992, citata supra, nei punti 218 e 219). Come ha ricordato il governo francese dinanzi al Tribunale, tali obblighi prevedevano le scadenze dei versamenti che l'Air France doveva effettuare nel 1992, nel 1993 e, per l'ultima rata, tra il 15 e il 31 luglio 1994. L'esistenza di quest'ultimo obbligo di pagamento gravante sull'Air France non avrebbe potuto ragionevolmente determinare, da sola, il blocco, quanto meno parziale, di un aiuto teso all'estinzione dei debiti ed alla ristrutturazione dell'Air France. D'altra parte, visto l'importo relativamente modesto, tale pagamento non oltrepassava i limiti di un investimento normale. Di conseguenza, la Commissione poteva ammettere che esso sarebbe stato coperto dal ricavato della vendita degli attivi da parte dell'Air France e dagli introiti dell'esercizio corrente (v., supra, punti 140 e 141).

224 È del pari assodato che la partecipazione dell'Air France nel capitale della Sabena è stata successivamente ceduta per 680 milioni di FF (comunicazione della Commissione relativa alla terza rata dell'aiuto alla ristrutturazione dell'Air France, approvata dalla Commissione il 27 luglio 1994, GU 1996, C 374, pagg. 9, 14.). Tuttavia, come hanno sottolineato la Repubblica francese e l'Air France senza essere contraddette su questo punto, solo nell'ottobre 1994 il governo belga, azionista di maggioranza della Sabena, ha deciso che era necessaria una ricapitalizzazione della Sabena, il che significava di fatto l'esclusione dell'Air France, che non poteva partecipare a tale ricapitalizzazione. Inoltre, il disimpegno dell'Air France dal capitale della Sabena è stato attuato solo nel luglio 1995. Il Tribunale osserva quindi che, alla data dell'adozione della decisione impugnata, niente indicava alla Commissione che l'Air France prevedesse seriamente di porre termine alla sua alleanza con la

Sabena e di cedere la propria partecipazione. Alla luce di quanto precede, la Commissione non era tenuta a trarre dalle notizie di stampa invocate dalle ricorrenti, che prospettavano un'imminente acquisizione da parte della Swiss Air della partecipazione di cui trattasi, la conclusione che dal luglio 1994 l'Air France non avrebbe più considerato la propria partecipazione nel capitale della Sabena come un elemento strategico importante della propria attività di vettore aereo.

225 Si deve aggiungere che la Commissione ha espressamente indicato, nella decisione 21 giugno 1995 che autorizzava il pagamento della seconda rata dell'aiuto controverso (comunicazione pubblicata nella GU C 295, pagg. 2 e 5), che le conseguenze finanziarie di una vendita di tale partecipazione sarebbero state prese in considerazione in sede di decisione sul pagamento della terza rata dell'aiuto. Ora, la legittimità di tali decisioni, successive alla decisione impugnata nella fattispecie, non può essere esaminata nell'ambito delle cause presenti, che vertono sulla legittimità della sola decisione 27 luglio 1994.

226 Per quanto riguarda un'eventuale vendita di Amadeus, si deve precisare che detto attivo costituisce il sistema informatizzato di prenotazioni dell'Air France. Al riguardo, l'Air France ha spiegato di aver demandato ad Amadeus l'intera attività di prenotazione dei suoi biglietti, di esser completamente dipendente da detto sistema per la loro distribuzione e che siffatto sistema era indispensabile per lo sviluppo dell'attività aerea, ragione per la quale la stragrande maggioranza delle compagnie aeree ne disponeva. Il Tribunale ritiene che pertanto la Commissione potesse ragionevolmente considerare che tale attivo dell'Air France non poteva essere ceduto poiché riguardava un'attività strettamente connessa al funzionamento di una grande compagnia aerea.

227 Lo stesso dicasi per la partecipazione dell'Air France nel capitale della società Jet Tours, operante nel settore del turismo. Si tratta di un settore economico che è connesso, almeno parzialmente, al settore aereo. La Commissione poteva quindi considerare la Jet Tours come un attivo destinato a fornire una clientela per viaggi di diporto tanto all'Air France quanto all'Air Charter. Di conseguenza, essa era autorizzata a concludere che l'Air France non doveva essere costretta a disfarsene

228 Le ricorrenti non possono neanche addebitare alla Commissione di non aver imposto all'Air France la vendita globale delle sue partecipazioni di minoranza in altre compagnie aeree, quali la Tunis Air, l'Air Mauritius, la Royal Air Maroc e l'Austrian Airlines. Infatti, dato il valore alquanto trascurabile di questa vendita, il disimpegno totale dell'Air France dal capitale di dette compagnie non avrebbe avuto un nesso diretto essenziale con il suo piano di ristrutturazione.

229 Quanto alla dichiarazione fatta dall'Air France all'udienza, secondo la quale la cessione di altri attivi non indicati espressamente nella decisione impugnata, quale la cessione del gruppo Servair, fosse prevista nel piano di ristrutturazione, e circa l'eventuale riservatezza di tali dati, si deve rilevare che il ricavato delle cessioni di cui trattasi, pur se destinato a cofinanziare l'attuazione del piano di ristrutturazione, non doveva essere automaticamente detratto dall'importo dell'aiuto di 20 miliardi di FF, considerato necessario e autorizzato dalla decisione impugnata. Peraltro, anche i 7 miliardi di FF che l'Air France sperava di ottenere dalla cessione di Méridien, di un edificio e di 34 aeromobili servivano soltanto a limitare l'aiuto a 20 miliardi e non a ridurne l'importo. Solo in occasione del versamento della seconda e della terza rata dell'aiuto la Commissione si è riservata il diritto di prendere in considerazione la situazione finanziaria globale dell'Air France, tenendo conto delle vendite di attivi effettuate nel frattempo. Il Tribunale ritiene che le questioni finanziarie sollevate a proposito di tali vendite, comprese quelle della loro proporzionalità e della loro riservatezza, possano, pertanto, essere esaminate solo con riguardo alle decisioni relative alla seconda e terza rata. Ora, le cause presenti non vertono sulla legittimità di dette decisioni.

230 L'argomento delle ricorrenti secondo il quale l'Air France stessa avrebbe definito, nella relazione annuale per l'esercizio 1993, una serie dei propri attivi come «non core activities» (attività estranee all'attività-base), per esigerne la vendita, è di fatto infondato. Infatti, solo la traduzione inglese di detta relazione contiene il brano invocato dalle ricorrenti, mentre il testo francese parla di «attività non aeree» e non comporta dunque alcun giudizio di valore sugli attivi di cui trattasi. Ora, essendo l'Air France una compagnia francese, è evidente che la relazione annuale cui occorre far riferimento è quella redatta in lingua francese.

231 Non avendo la Commissione commesso errori manifesti nell'astenersi dall'esigere che l'Air France vendesse gli attivi indicati dalle ricorrenti e dalle parti intervenute a sostegno delle loro conclusioni, la censura deve essere respinta.

232 Risulta da quanto precede che, con riserva dei precedenti punti 84-120, tutte le censure relative a una violazione del principio di proporzionalità vigente in materia di aiuti di Stato devono essere respinte. Su questo punto, le ricorrenti e le parti intervenute a sostegno delle loro conclusioni sono state in grado di difendere i loro diritti e il Tribunale ha potuto esercitare il proprio controllo giurisdizionale. Di conseguenza, e salvo quanto concerne l'autorizzazione all'acquisto di 17 nuovi aeromobili, la decisione impugnata è, al riguardo, conforme ai requisiti prescritti dall'art. 190 del Trattato, cosicché la censura di motivazione insufficiente dev'essere respinta.

Quanto alle censure relative a errori che la Commissione avrebbe commesso nel considerare che l'aiuto è destinato a facilitare lo sviluppo di una determinata attività economica, senza alterare le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune

A — Sulla censura secondo cui la Commissione ha autorizzato a torto un aiuto diretto allo sviluppo non di una determinata attività economica, ma di un'impresa particolare

Esposizione sommaria degli argomenti delle parti

233 Nel ricorso la ricorrente nella causa T-394/94 sostiene che l'aiuto controverso giova a un'impresa particolare e non contribuisce allo sviluppo di un'attività economica. Autorizzandolo, la Commissione avrebbe accordato manifestamente un'importanza preminente alla sopravvivenza dell'Air France, invece di ponderare

tale obiettivo con gli effetti negativi dell'aiuto sui suoi concorrenti e sul mercato del trasporto aereo della Comunità.

- 234 La Commissione considera manifestamente infondato quanto allegato dalla ricorrente. Nella decisione impugnata essa avrebbe sottolineato di dover tener conto dell'evoluzione di un settore nel suo complesso e non solo della situazione del beneficiario dell'aiuto. Infine, essa si sarebbe ampiamente soffermata sul punto se l'aiuto potesse beneficiare della deroga prevista dall'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato.

Giudizio del Tribunale

- 235 Si deve rilevare che, nel caso di un'impresa avente le dimensioni dell'Air France, che è una delle tre maggiori compagnie aeree europee, una vera e propria ristrutturazione avrà l'effetto di favorire lo sviluppo economico del settore dell'aviazione civile europea (v., in questo senso, le conclusioni dell'avvocato generale Van Gerven per la sentenza 21 marzo 1991, causa C-305/89, Italia/Commissione, Racc. pagg. I-1603, I-1630, punto 17). Di conseguenza la censura non può essere accolta.
- 236 Peraltro, la ricorrente ha espressamente ammesso nella replica di non sostenere che un aiuto versato ad una sola impresa è, di per sé, illegale e ha aggiunto che numerosi aiuti concessi a singole imprese sono giustificati perché giovano complessivamente a taluni settori.
- 237 Quanto al fatto che la ricorrente contesta alla Commissione di aver favorito unilateralmente l'Air France tenendo conto dei soli elementi positivi della sua ristrutturazione, senza prenderne in considerazione gli elementi negativi, tali censure saranno esaminate in seguito nel debito contesto.

B — Sulla censura secondo cui la Commissione ha autorizzato a torto un aiuto che altera le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune

Esposizione sommaria degli argomenti delle parti

238 Le ricorrenti ritengono che l'aiuto alteri le condizioni degli scambi in una misura contraria all'interesse comune. L'aiuto servirebbe a far abbassare artificialmente i costi dell'Air France e trasferirebbe, di conseguenza, l'onere della diminuzione dei costi alle compagnie non sovvenzionate. Al riguardo, le ricorrenti ricordano che la Commissione stessa ha ritenuto, nella causa Francia/Commissione (citata supra, nel punto 79, punto 44), che il fatto di mantenere artificialmente in attività un'impresa riduce la competitività di altri fabbricanti che avevano provveduto a riorganizzarsi senza beneficiare di aiuti statali. Nella sentenza emanata nella medesima causa (punto 50) la Corte avrebbe confermato la decisione della Commissione che negava l'autorizzazione dell'aiuto di Stato per il fatto che esso aveva ridotto la competitività di altri fabbricanti nella Comunità, con il rischio di costringerli a ritirarsi dal mercato, anche se fino ad allora essi erano potuti sopravvivere grazie ad una ristrutturazione finanziata con risorse proprie. Le ricorrenti si riferiscono ancora alle conclusioni dell'avvocato generale Slynn per la sentenza Germania/Commissione (citata supra, nel punto 58), nonché alla sentenza Philip Morris/Commissione (citata supra, nel punto 79, punto 26), da cui risulta che la Commissione, nell'applicare l'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato, deve tenere conto dell'ambito comunitario ed in particolare della situazione globale del settore considerato.

239 La ricorrente nella causa T-394/94 sottolinea come la decisione impugnata confermi che l'aiuto in esame falsa il gioco della concorrenza nel SEE. Essa ricorda di aver suggerito, nelle osservazioni presentate alla Commissione nel corso del procedimento amministrativo, che la Commissione procedesse all'analisi di ciascun mercato geografico toccato dall'aiuto, vale a dire le rotte particolari sulle quali i vettori aerei considerati non sono in concorrenza diretta. Tale tesi sarebbe confortata dalla sentenza Francia/Commissione (citata supra, nel punto 79, punto 50), nella quale la Corte avrebbe indicato che si doveva esaminare l'effetto dell'aiuto

sull'insieme dei concorrenti dell'impresa beneficiaria. La ricorrente precisa di essere in concorrenza con l'Air France sulle linee Londra/Nizza, Londra/Parigi e Glasgow/Parigi. Tuttavia, la Commissione avrebbe concluso che gli effetti negativi sulle condizioni degli scambi erano accettabili. Così facendo, la Commissione avrebbe favorito l'Air France, impresa appartenente al settore pubblico, nei confronti della ricorrente, impresa indipendente appartenente al settore privato. Così, la Commissione avrebbe proceduto ad una discriminazione implicante distorsioni della concorrenza in misura incompatibile con l'interesse comune (sentenza della Corte 24 febbraio 1987, causa C-304/85, Falck/Commissione, Racc. pag. 871, punto 27).

240 In questo contesto la ricorrente nella causa T-394/94 rimprovera inoltre alla Commissione di aver violato l'art. 190 del Trattato, non avendo motivato adeguatamente la sua affermazione secondo la quale l'aiuto non pregiudica gli scambi in misura contraria all'interesse comune e non avendo validamente risposto alle osservazioni della ricorrente nel corso del procedimento amministrativo. Le ricorrenti nella causa T-371/94 fanno parimenti valere che la Commissione non ha seriamente esaminato i commenti presentati dai terzi in risposta alla comunicazione 3 giugno 1994. Dinanzi al Tribunale esse hanno prodotto esempi in cifre, elencando linee individuali con le quote stimate del mercato delle diverse compagnie aeree in situazione di concorrenza su dette linee.

241 Del pari, le società Maersk ritengono che la Commissione avrebbe dovuto accordare maggiore attenzione agli effetti dell'aiuto sulle piccole e medie compagnie aeree che esercitano la loro attività sulle linee regionali. Esse imputano così alla Commissione di aver omesso di esaminare l'effetto negativo dell'aiuto controverso sulla concorrenza nei servizi aerei regionali. Al riguardo, esse affermano di servire la linea Lione-Birmingham e di aver voluto servire, a partire dal 16 ottobre 1995, la linea Billund-Parigi (CDG). Esse ritengono che gli effetti di un aiuto di Stato si manifestino non soltanto sul mercato ristretto servito dal vettore beneficiario, definito in riferimento a collegamenti interurbani, ma anche su un mercato più vasto di trasporti aerei e su collegamenti indirettamente concorrenti.

- 242 Gli effetti indiretti della decisione impugnata sui piccoli vettori che eserciscono linee secondarie verso i centri principali, a partire dai quali operano i grandi vettori, o linee indirettamente in concorrenza, sarebbero illustrati dal collegamento, effettuato dalla Maersk, tra Birmingham e Lione. Tale collegamento sarebbe indirettamente in concorrenza con la rotta che collega Londra (Heathrow) a Parigi nonché con quella che collega Birmingham a Parigi e subirebbe la concorrenza di entrambe le rotte. Ora, il coefficiente di carico dell'Air France tra Birmingham e Parigi sarebbe stato, secondo le cifre dell'anno 1992, solo del 32% rispetto al 61% dei concorrenti. Talune compagnie aeree gestite in maniera efficiente potrebbero vedersi costrette ad abbandonare determinate rotte, o trovarsi a non poterne sviluppare di nuove, se la presenza di una compagnia sovvenzionata con fondi pubblici provocasse un calo del tasso di rendimento.
- 243 Esse aggiungono che la Commissione non ha esaminato a sufficienza l'incidenza dell'aiuto controverso sulla concorrenza potenziale nel settore del trasporto aereo. Ciò sarebbe illustrato dalla rotta Copenaghen-Parigi, sulla quale il coefficiente di carico dell'Air France raggiungeva, secondo le cifre per l'anno 1992, solo il 49% rispetto al 61% per le compagnie concorrenti. Benché l'effetto sulla concorrenza potenziale non possa essere pienamente misurato, esso sarebbe dimostrato dalla decisione adottata dalla Maersk, al momento dell'emanazione della decisione impugnata, di rinviare i piani miranti a stabilire un servizio tra Billund e Parigi (CDG).
- 244 Il Regno di Svezia considera del pari che l'aiuto controverso accentui la pressione sulle compagnie regionali concorrenti, tendendo a costringerle ad abbandonare le loro linee periferiche. Tali compagnie potrebbero vedere la loro posizione largamente compromessa da misure globalmente limitate adottate da uno dei più grandi protagonisti sul mercato, mentre le altre grandi compagnie non sono danneggiate nella stessa misura.
- 245 All'udienza i governi svedese e norvegese hanno precisato che le compagnie aeree scandinave, che sono in concorrenza con l'Air France sulle rotte tra la Francia e le maggiori città della Scandinavia, servono anch'esse rotte interne che soffrono di

una bassa frequenza di passeggeri dovuta all'esigua densità della popolazione, ma che sono necessarie nell'interesse dello sviluppo economico delle regioni periferiche. Tali collegamenti sarebbero estremamente vulnerabili da parte di qualsiasi distorsione della concorrenza provocata da aiuti di Stato accordati ad un grosso concorrente quale l'Air France. Le grandi compagnie avrebbero raramente un interesse per le linee periferiche. Le distorsioni della concorrenza sulle linee a traffico intenso potrebbero quindi determinare la riduzione o la soppressione del collegamento delle regioni periferiche. Ciò provocherebbe un danno all'interesse comune, che è quello di assicurare rotte sufficienti anche alla periferia del SEE.

246 La ricorrente nella causa T-394/94 sottolinea come nessun elemento della decisione impugnata provi che la Commissione abbia ottemperato all'obbligo di ponderare l'interesse ad assicurare la sopravvivenza dell'Air France e gli effetti negativi che deve necessariamente avere sulla concorrenza il conferimento, a titolo di aiuto, della somma esorbitante di 20 miliardi di FF. La Commissione non avrebbe mai spiegato perché ritiene che gli effetti benefici siano sufficienti a neutralizzare gli effetti negativi del piano di ristrutturazione, ma si sarebbe limitata alla semplice analisi degli effetti benefici dell'aiuto per il suo destinatario.

247 Essa ricorda come l'Air France abbia accumulato considerevoli perdite negli ultimi anni, nonostante il conferimento di capitali, autorizzato dalla Commissione, per 5,8 miliardi di FF. Alla luce delle perdite continue e crescenti dell'Air France, la Commissione avrebbe dovuto rendersi conto, retrospettivamente, che le sue indagini, fondate su informazioni fornite a suo tempo dall'Air France, erano state fondamentalmente carenti. Al contrario dell'Air France, la maggior parte delle sue concorrenti, compagnie aeree non sovvenzionate ed indipendenti, avrebbero dovuto adottare rigorose misure di riduzione dei costi e di ristrutturazione per essere in grado di adattarsi ad un ambiente commerciale in rapida evoluzione nell'ambito del mercato liberalizzato. Tali misure, necessarie alla loro sopravvivenza, avrebbero potuto essere adottate solo grazie a significative riduzioni del personale, all'abbandono di rotte non redditizie, all'annullamento di ordinativi di nuovi aerei, al ritiro di investimenti effettuati in altre compagnie aeree e alla vendita di attivi estranei all'attività-base. La ricorrente, ad esempio, avrebbe varato una importante campagna di riduzione dei costi comportante, in particolare, la soppressione di posti di lavoro e l'abbandono di rotte non redditizie, comprese quelle tra Edimburgo e Parigi, che l'Air France continua a servire.

- 248 Il Regno di Danimarca ed il Regno Unito aggiungono che la Commissione avrebbe dovuto procedere ad un raffronto tra l'Air France e le altre società che hanno realizzato una ristrutturazione con o senza aiuto di Stato. Solo così la Commissione avrebbe potuto farsi un'idea del mercato e delle società su di esso operanti, il che costituisce una condizione previa per il corretto esercizio del suo potere discrezionale. L'esperienza acquisita da alcune compagnie concorrenti dell'Air France mostrerebbe ciò che è possibile fare per ripristinare l'efficienza di una grande compagnia aerea internazionale senza aiuti di Stato. La British Airways, ad esempio, avrebbe smesso di servire 16 rotte internazionali, avrebbe venduto un numero rilevante di aerei e avrebbe soppresso 13 500 posti di lavoro negli anni '80. Nel caso della Lufthansa, la ristrutturazione avrebbe reso necessario ridurre del 17% il numero dei dipendenti dal 1992.
- 249 Le ricorrenti, il Regno di Danimarca e il Regno Unito ritengono che le 16 condizioni alle quali la Commissione ha subordinato l'approvazione dell'aiuto siano inefficaci e non possano quindi impedire all'aiuto di avere effetti nefasti sulle condizioni dagli scambi in una misura contraria all'interesse comune. Essi sottolineano che la portata delle condizioni è limitata alla durata del piano di ristrutturazione, vale a dire che esse non saranno più valide alla fine del 1996, mentre l'aiuto continuerà a far sentire i suoi effetti sull'Air France e sul mercato dei trasporti oltre tale data. L'errore commesso nel limitare l'applicazione delle condizioni alla durata del piano sarebbe illustrato dalla fusione delle attività europee dell'Air France con quelle dell'Air Inter prevista per l'inizio del 1997. Il fatto che la Commissione abbia fissato tali condizioni che dovevano essere rispettate dal governo francese, invece di sottoporre il piano di ristrutturazione ad un esame dettagliato, sarebbe in contrasto con le regole che si applicano al potere discrezionale della Commissione in materia. La Commissione non può tralasciare di procedere alla valutazione prescritta dal diritto comunitario, enunciando al suo posto un certo numero di condizioni.
- 250 Le ricorrenti e le parti intervenute a sostegno delle loro conclusioni sottolineano, in particolare, la possibilità per l'Air France di eludere le condizioni di autorizzazione imposte allo Stato francese dalla decisione impugnata. La holding che controlla l'Air France e l'Air Inter, ad esempio, potrebbe consentire all'Air Inter, non sottoposta a dette condizioni, di adottare misure vietate all'Air France. Se la decisione impugnata non venisse impugnata, qualsiasi destinatario di aiuti di Stato

sarebbe in grado di creare controllate o consociate per sottrarsi alle condizioni di autorizzazione e continuare ad agire sul mercato senza alcuna restrizione.

251 La Commissione considera che le ricorrenti confondono a torto gli aiuti che falsano la concorrenza e incidono sugli scambi fra gli Stati membri, ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato, con quelli che alterano le condizioni degli scambi in una misura contraria all'interesse comune, ai sensi dell'art. 92, n. 3, lett. c). Essa sostiene di non aver mai ritenuto che l'aiuto controverso non avrebbe falsato la concorrenza o non avrebbe inciso sugli scambi. Tuttavia, detto aiuto non costituirebbe necessariamente un aiuto che altera le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune. A parere della Commissione, le ricorrenti partono dal presupposto che qualunque tentativo dell'Air France di sopravvivere nuocerà alle sue concorrenti. Ora, tale tesi sarebbe indifendibile alla luce di una corretta interpretazione degli artt. 92, n. 3, lett. c), del Trattato e 61, n. 3, lett. c), dell'Accordo SEE.

252 Nella causa Francia/Commissione (citata supra, nel punto 79), la Commissione avrebbe considerato che l'aiuto autorizzato era una misura di salvataggio che, oltre tutto, non soddisfaceva i criteri stabiliti per detto tipo di aiuto. La Commissione sottolinea come tali considerazioni siano assenti nella fattispecie. L'aiuto controverso non sarebbe una misura di salvataggio, ma sarebbe effettivamente abbinato ad un autentico piano di ristrutturazione. Non vi sarebbe dunque incompatibilità tra la posizione adottata dalla Commissione nella detta causa e la sua posizione nella fattispecie.

253 La Commissione aggiunge che il brano delle conclusioni dell'avvocato generale Slynn nella causa Commissione/Germania (citata supra, nel punto 58) verteva sulla questione se l'aiuto di cui si trattava potesse essere considerato un aiuto destinato a facilitare lo sviluppo di determinate attività economiche, e non sulla questione se esso alterasse le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune. Lo stesso vale per il brano della sentenza Philip Morris/Commissione (citata supra, nel punto 79), che si sarebbe riferito anch'esso alla prima condizione dell'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato e non all'effetto pregiudizievole sulle condizioni degli scambi.

- 254 La Commissione sottolinea di aver esaminato se l'aiuto potesse essere considerato compatibile ai sensi degli artt. 92, n. 3, lett. c), del Trattato e 61, n. 3, lett. c), dell'Accordo SEE. Per le ragioni indicate nella decisione, essa sarebbe stata in grado di concludere che l'aiuto poteva beneficiare della deroga prevista ed era compatibile con il mercato comune, purché fossero rispettati alcuni impegni e soddisfatte talune condizioni. Essa avrebbe spiegato, nella decisione impugnata, di aver tenuto conto, nell'analizzare gli effetti dell'aiuto in ambito SEE, dell'accresciuta liberalizzazione del trasporto aereo in seguito all'adozione del «terzo pacchetto» e di essersi assicurata che gli effetti negativi dell'aiuto non fossero amplificati dall'esercizio di diritti esclusivi o dall'applicazione di un trattamento di favore nei confronti dell'Air France.
- 255 La Commissione sostiene che alcuni impegni da essa ottenuti da parte del governo francese sono senza precedenti o di una severità senza pari. Nessun altro governo si sarebbe impegnato a privatizzare un'impresa beneficiaria di un'aiuto (impegno n. 2) e restrizioni della libertà di fissare i prezzi non sarebbero mai state imposte in passato (impegno n. 9). La Commissione tiene del pari a rilevare che solo la metà dell'importo complessivo dell'aiuto ha potuto essere immediatamente versata, mentre il versamento del saldo in due rate era subordinato al rispetto di un certo numero di condizioni e alla sua autorizzazione (art. 2 della decisione impugnata). Inoltre, il governo francese avrebbe sottoscritto l'impegno di non accordare più all'Air France nuovi fondi o altri aiuti sotto qualsiasi forma (impegno n. 5) e di non ingerirsi nella gestione della compagnia per ragioni diverse da quelle legate al suo status di azionista (impegno n. 4).
- 256 Per quanto riguarda il fatto che le società Maersk le contestano di aver escluso dalla sua analisi il ruolo dei vettori aerei di piccola e media importanza, la Commissione sottolinea che la sua valutazione non era limitata alle grandi compagnie europee. Al fine di assicurarsi che l'aiuto non pregiudicasse le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune, essa avrebbe dovuto, in particolare, acquisire la certezza che l'aiuto non era utilizzato per attuare una politica dei prezzi stracciati e che la capacità non veniva aumentata ad un ritmo superiore a quello di crescita del mercato. Detta preoccupazione sarebbe valsa per tutti i concorrenti dell'Air France e per il settore dell'aviazione civile europea nel suo insieme.

257 Quanto all'argomento in base al quale essa non avrebbe valutato l'effetto negativo sulla concorrenza nei servizi aerei regionali, la Commissione sostiene che le intervenienti non producono la minima prova a sostegno della loro censura secondo la quale l'aiuto scoraggerebbe lo sviluppo dei servizi a destinazione degli aeroporti regionali o a partire da questi. Quanto ai pretesi effetti dell'aiuto su un mercato più vasto di quello effettivamente coperto dall'Air France, sulle linee indirettamente in concorrenza o sulla concorrenza potenziale, la Commissione dichiara che le relative affermazioni sono prive di fondamento. Esse ignorerebbero il significato del rinvio del progetto delle intervenienti Maersk diretto a stabilire un collegamento Billund-Parigi. Le esitazioni di queste ultime troverebbero probabilmente origine nell'arrivo sulla linea Copenaghen-Parigi, nel 1993, della British Airways che ha subito conquistato il 18% del mercato. In generale, la Commissione ritiene che la decisione impugnata soddisfi quanto prescritto dall'art. 190 del Trattato in relazione alla valutazione dell'impatto dell'aiuto sulle condizioni degli scambi.

258 L'Air France ritiene che tutto nella decisione impugnata dimostri che gli effetti dell'aiuto sono stati valutati in un contesto comunitario. Infatti, la Commissione avrebbe analizzato la situazione e l'evoluzione del trasporto aereo europeo nonché gli effetti dell'aiuto sulla situazione concorrenziale dell'Air France, tenendo conto dell'accresciuta liberalizzazione del trasporto aereo. Infine, tutto lo scopo degli impegni sottoscritti dal governo francese sarebbe proprio quello di evitare che l'aiuto possa essere utilizzato dall'Air France a danno dei concorrenti.

Giudizio del Tribunale

1. Sulla motivazione

259 Alla luce delle censure sollevate dalle ricorrenti e dalle parti intervenute a sostegno delle loro conclusioni, il Tribunale ritiene che si debba verificare, in primo luogo, se la decisione impugnata sia fornita di una motivazione sufficiente per quanto concerne la valutazione degli effetti dell'aiuto sulle compagnie concorrenti dell'Air France e sulle rotte aeree pertinenti. Al riguardo, il Tribunale ricorda di aver invi-

tato le ricorrenti e gli intervenienti a depositare le osservazioni da essi presentate alla Commissione nel corso del procedimento amministrativo, in qualità di interessati ai sensi dell'art. 93, n. 2, del Trattato (v. supra, punto 33).

260 Come è stato rilevato in precedenza (punti 89-96), il Tribunale deve quindi esaminare se la motivazione della decisione impugnata faccia apparire in forma chiara e non equivoca il ragionamento della Commissione con riguardo, segnatamente, alle censure, essenziali per la valutazione del progetto di aiuto sotto il profilo dei suoi effetti, che le parti interessate hanno portato a conoscenza della Commissione nel corso del procedimento amministrativo.

261 Dalla lettura dell'insieme delle osservazioni depositate dinanzi al Tribunale emerge che talune di dette parti avevano soprattutto insistito, dinanzi alla Commissione, sulla necessità che essa valutasse gli effetti dell'aiuto sulle compagnie aeree concorrenti dell'Air France e sulle diverse rotte aeree interessate. Infatti, è stato affermato che l'aiuto avrebbe consentito alla compagnie appartenenti al gruppo Air France di continuare ad avvalersi della loro posizione dominante sul mercato interno francese. Peraltro, poiché il mercato geografico pertinente nel settore aereo è costituito dalle rotte che gli utenti considerano sostituibili, ad esempio linee da città a città, dovrebbe essere analizzata la questione della sostituibilità. Infatti, altre compagnie maggiormente competitive potrebbero subentrare in collegamenti effettuati fino ad allora dall'Air France. Inoltre, la Commissione dovrebbe esaminare con cura gli effetti dell'aiuto sulla situazione delle piccole compagnie aeree, spesso dipendenti da pochi collegamenti specifici. Il fatto che un vettore di grandi dimensioni come l'Air France ottenga un aiuto di Stato potrebbe compromettere l'equilibrio della concorrenza su tali linee.

262 Alcune delle parti interessate hanno sottolineato l'impatto dell'aiuto controverso sulla concorrenza che regna sulle rotte internazionali esterne al SEE. Infatti, l'Air France avrebbe praticato una pubblicità aggressiva nei Paesi Bassi reclamizzando tariffe molto ridotte per taluni voli via Parigi con destinazione, in particolare, Hong Kong, Singapore, Giacarta, Tokio, Città del Capo e Johannesburg (osservazioni della KLM, pag. 1). L'Air France si troverebbe in concorrenza su 8 delle 20

linee internazionali sulle quali la concorrenza è più agguerrita (osservazioni del Regno Unito, pag. 6). Le altre compagnie comunitarie presenti sulle rotte extracomunitarie sarebbero pregiudicate a causa della sostituibilità, ad esempio, tra Roma e Londra per un volo con destinazione New York. Esisterebbe quindi una situazione di concorrenza su tutte le rotte tra l'Europa e l'America del Nord, da un lato, e l'Estremo Oriente, dall'altro. Così, la British Airways sarebbe in concorrenza con altre compagnie per quanto riguarda i voli Roma-New York e Parigi-New York. Per molte compagnie europee il mercato interno sarebbe troppo angusto. Di conseguenza, le rotte extracomunitarie sarebbero vitali per la loro sopravvivenza a lungo termine, ragione per la quale molte si basano, in larga misura, sul traffico transatlantico (pag. ù, 57 e 58 della relazione Lexecon sull'impatto concorrenziale dell'aiuto di Stato sull'industria aeronautica europea, presentata dalla British Airways durante il procedimento amministrativo e unita come allegato 17 all'atto introduttivo nella causa T-371/94).

263 Quanto alla Commissione, si deve ricordare come i suoi uffici competenti fossero coscienti dei problemi causati dagli effetti dell'aiuto sulla situazione concorrenziale dell'Air France, a tal punto che avevano già dichiarato, nella comunicazione 3 giugno 1994, di dover esaminare tali effetti riguardo ai collegamenti internazionali e interni, sui quali l'Air France affronta la concorrenza di altri vettori europei, aggiungendo che il piano di ristrutturazione dell'Air France non comportava alcuna analisi della rete e del suo futuro sviluppo (GU, pag. 8).

264 Per quanto riguarda la decisione impugnata, va rilevato che, nel verificare se l'aiuto non incidesse sugli scambi in misura contraria all'interesse comune, la Commissione ricorda di aver dichiarato, all'apertura del procedimento amministrativo, di dover analizzare gli effetti dell'aiuto sulla situazione concorrenziale dell'Air France sulle linee internazionali e interne in cui essa si trova in concorrenza con altre compagnie europee. Infine, la Commissione sottolinea che il governo francese si è impegnato, per la durata del piano di ristrutturazione:

— a non far aumentare il numero degli aeromobili della flotta dell'Air France utilizzati da quest'ultima oltre 146 (condizione n. 7);

- a non far accrescere l'offerta dell'Air France oltre il livello raggiunto nel 1993 sulle rotte tra la Francia e gli altri paesi del SEE (condizione n. 8);
- a vigilare affinché l'Air France non attui pratiche intese a proporre tariffe inferiori a quelle praticate dai suoi concorrenti per un'offerta equivalente sulle rotte da essa servite all'interno del SEE (condizione n. 9);
- a non accordare un trattamento preferenziale all'Air France in materia di diritti di traffico (condizione n. 10);
- a controllare che l'Air France non gestisca, tra la Francia e gli altri paesi del SEE, un numero di linee regolari superiore a quello gestito nel 1992, vale a dire 89 linee (condizione n. 11);
- a limitare l'offerta dell'Air Charter al livello del 1993 (condizione n. 12) (GU, pagg. 79, 86, 88 e 89).

265 La Commissione considera che tali impegni, trasformati in condizioni per l'autorizzazione dell'aiuto, limitano rigorosissimamente la libertà di cui dispone l'Air France in materia di capacità, offerta e fissazione dei prezzi e che detti limiti sono necessari affinché l'aiuto non possa essere utilizzato per ripercuotere le difficoltà della compagnia sui suoi concorrenti. Gli impegni impedirebbero all'Air France di praticare una politica di prezzi aggressiva su tutte le linee da essa gestite all'interno del SEE (GU, pag. 86).

266 Più in particolare per quanto riguarda gli effetti dell'aiuto sul mercato interno francese, la Commissione espone inoltre che:

- le autorità francesi si sono impegnate, in conformità alla sua decisione 27 aprile 1994, 94/290/CE, relativa ad un procedimento di applicazione del regolamento

(CEE) n. 2408/92 [Caso VII/AMA/II/93-TAT-Parigi (Orly)-Londra, GU L 127, pag. 22)], a modificare le norme relative alla distribuzione del traffico applicate al sistema aeroportuale di Parigi in maniera da renderle non discriminatorie (condizione n. 15),

- le autorità francesi si sono impegnate a vigilare affinché i lavori di risistemazione dell'aerostazione Orly Sud, riservata al traffico internazionale, e dell'aerostazione Orly Ovest, riservata al traffico interno, non incidano sulle condizioni di concorrenza a detrimento delle compagnie che servono l'aeroporto di Orly (condizione n. 16),
- essa ha adottato il 27 aprile 1994 una decisione in base alla quale la Francia deve autorizzare i vettori aerei della Comunità ad esercitare i propri diritti di traffico sulle rotte Parigi (Orly)-Tolosa e Parigi (Orly)-Marsiglia a decorrere dal 27 ottobre 1994 (GU, pagg. 87 e 88).

267 Dalla lettura di tale motivazione si evince che la Commissione si è astenuta dall'esaminare la situazione concorrenziale «linea per linea», quando un siffatto esame era stato suggerito dalle parti interessate e previsto dalla Commissione stessa. Invece di analizzare dettagliatamente gli effetti dell'aiuto sulle diverse linee servite dall'Air France, la Commissione ha scelto di imporre allo Stato francese le 16 condizioni per l'autorizzazione dell'aiuto riprodotto nell'art. 1 della decisione impugnata. Ne consegue che Commissione considera tali condizioni idonee e sufficienti a garantire che gli effetti dell'aiuto sul settore dell'aviazione civile ricompreso nella sfera di applicazione degli artt. 92 del Trattato CE e 61 dell'Accordo SEE non siano contrari all'interesse comune.

268 Si deve precisare che le condizioni relative al numero massimo degli aeromobili dell'Air France (n. 7), al divieto di accordare all'Air France un trattamento preferenziale in materia di diritti di traffico (n. 10) e alla limitazione dell'offerta dell'Air Charter (n. 12), la cui portata non ha limiti geografici, si estendono, in ogni caso, all'aerea del SEE. Per quanto riguarda le condizioni relative al livello dell'offerta dell'Air France (n. 8), alle pratiche dell'Air France in materia di prezzi (n. 9), al numero massimo delle linee esercite (n. 11), alle norme di distribuzione del traffico per il sistema aeroportuale parigino (n. 15) e alla ristrutturazione delle due aerosta-

zioni di Orly (n. 16), esse prendono specificamente in considerazione il mercato geografico all'interno del SEE, ivi compreso il mercato interno francese. La Commissione afferma espressamente che, a suo parere, dette condizioni limitano la libertà dell'Air France e le impediscono di condurre una politica di prezzi aggressiva «su tutte le rotte gestite [da essa] all'interno dello spazio economico europeo» (GU, pag. 86).

269 Il Tribunale ritiene che, dal punto di vista della motivazione, tale modo di affrontare il problema fa apparire che la Commissione ha effettivamente riflettuto sulla situazione concorrenziale all'interno del SEE, fermo restando che la questione se le condizioni di autorizzazione supra enumerate siano realmente sufficienti ed idonee a detto scopo pertiene all'esame di merito. Anche se tale motivazione non fa seguito alle osservazioni delle parti interessate, che avevano suggerito di procedere ad un esame «linea per linea», essa dimostra chiaramente che la Commissione ha ritenuto opportuno sostituire tale esame con il meccanismo delle 16 condizioni di autorizzazione imposte allo Stato francese. Ciò permette alle parti interessate di individuare la reazione della Commissione alle loro osservazioni, di verificare la fondatezza del criterio di analisi scelto dalla Commissione e di difendere i loro interessi dinanzi al giudice comunitario, contestando la completezza e l'adeguatezza del meccanismo delle 16 condizioni con riguardo alla situazione concorrenziale sussistente all'interno del SEE.

270 Si deve, tuttavia, rilevare che la motivazione della decisione impugnata non comporta la minima indicazione relativa alla situazione concorrenziale dell'Air France al di fuori del SEE. Da un lato, manca un'analisi della rete internazionale dell'Air France che tenga conto delle linee aeree sulle quali l'Air France è in concorrenza con altre compagnie aeree aventi sede all'interno del SEE. D'altro lato, le condizioni di autorizzazione relative al livello dell'offerta dell'Air France (n. 8), alle sue pratiche in materia di prezzi (n. 9) e al numero massimo di linee esercite (n. 11) non si estendono ai collegamenti che l'Air France effettua o intende effettuare con i paesi esterni al SEE, vale a dire i voli a lungo tragitto, in particolare i voli transatlantici. Nell'ottica della Commissione l'Air France — finanziariamente rinvigorita dall'aiuto autorizzato — è quindi completamente libera di accrescere le proprie capacità, di aumentare il numero di rotte e di praticare tariffe ridotte a suo piacimento sulle rotte internazionali al di fuori del SEE.

- 271 Ora, il piano di ristrutturazione dell'Air France prevede espressamente lo sviluppo dei voli di lunga percorrenza nonché l'aumento della frequenza dei voli sulle rotte redditizie, e le autorità francesi hanno annunciato un aumento dell'offerta dell'Air France del 10,2% sui voli a lungo tragitto (GU, pagg. 76 e 77). Inoltre, le parti interessate avevano attirato l'attenzione della Commissione, in primo luogo, sulla problematica della definizione del mercato pertinente in materia di aerotrasporti che, a loro parere, è costituito dalle linee specifiche che gli utenti considerano sostituibili, in secondo luogo, sul fatto che l'Air France tentava, attraverso una campagna pubblicitaria, di attirare clientela dei Paesi Bassi per voli con destinazione al di fuori del SEE via Parigi, dimostrando così essa stessa che tali voli sono ampiamente sostituibili per mezzo di un traffico aereo di raccordo appropriato, e, infine, sulla necessità vitale di tali voli per la sopravvivenza a lungo termine di numerose compagnie europee.
- 272 Va aggiunto che la Commissione, nella decisione 5 ottobre 1992 (Air France/Sabena, citata supra, nei punti 218 e 219), ha definito il mercato pertinente come il trasporto aereo regolare che permette di collegare due aree geografiche, vale a dire un insieme di linee aeree purché ci sia sostituibilità tra quelle che fanno parte di detto insieme, derivando tale sostituibilità da diversi fattori quali, in particolare, la lunghezza delle linee, la distanza che separa i diversi aeroporti situati all'estremità di ciascuna delle linee che fanno parte dell'insieme o la frequenza dei voli su ciascuna linea (punto 25). Di conseguenza, la Commissione ha concluso, in materia di collegamenti tra l'Europa e l'Africa nera francofona, che il mercato pertinente poteva essere definito come un insieme di linee aeree tra il complesso dei punti di partenza dal SEE, da un lato, e ciascuna delle destinazioni in Africa individualmente considerata, dall'altro (punto 39).
- 273 Il Tribunale ritiene che, tenuto conto di tale prassi decisionale e delle osservazioni formulate al riguardo dalle parti interessate, la Commissione fosse tenuta a pronunciarsi sulla problematica delle linee aeree al di fuori del SEE offerte dall'Air France, beneficiaria dell'aiuto autorizzato, in situazione di concorrenza con altre compagnie aeree stabilite all'interno del SEE. Infatti, come ha affermato la Corte nella sentenza Bremer Vulkan/Commissione (citata supra, nel punto 94, punti 53 e 54), delle indicazioni in ordine alla situazione del mercato considerato, in particolare alla posizione dell'impresa beneficiaria di un aiuto e a quella delle imprese concorrenti, costituiscono un elemento essenziale della motivazione di una decisione relativa alla compatibilità di un progetto di aiuto con il mercato comune ai sensi

dell'art. 92 del Trattato. Pur se la citata sentenza è stata emessa in relazione al n. 1 di detto articolo, il Tribunale ritiene che tale motivazione sia doverosa anche nell'ambito degli artt. 92, n. 3, lett. c), del Trattato e 61, n. 3, lett. c), dell'Accordo SEE per quanto riguarda il punto se l'aiuto alteri le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune.

274 Non avendo esteso le condizioni di autorizzazione nn. 8, 9 e 11 alle linee esterne al SEE gestite dall'Air France, la Commissione era tenuta a valutare — nell'ambito dell'esame del mercato pertinente — l'eventuale sostituibilità dei voli esterni al SEE effettuati, ad esempio, con partenza da Parigi, Londra, Roma, Francoforte, Copenaghen, Amsterdam o Bruxelles, e quindi l'eventuale situazione della concorrenza, riguardo a tali voli, tra le compagnie aeree la cui piattaforma è situata in una di queste città.

275 L'importanza di tale motivazione è illustrata dai dati che le ricorrenti nella causa T-371/94 hanno sottoposto al Tribunale, senza essere contraddette al riguardo, per dimostrare che un'ampia parte della cifra d'affari e degli utili della British Airways, della SAS e della KLM è realizzata sulle linee esterne al SEE, e in particolare sui collegamenti con gli Stati Uniti, il Canada, l'Africa, il Medio Oriente, l'India e l'Estremo Oriente. Come ha ammesso la Corte nella sentenza Bremer Vulkan/Commissione (citata supra, nel punto 94, punto 34), tali elementi, successivi all'adozione della decisione impugnata, possono essere presi in considerazione per illustrare il dovere di motivazione incombente alla Commissione. In ogni caso, talune parti interessate avevano già sottolineato dinanzi alla Commissione che le linee extracomunitarie, in particolare transatlantiche, erano vitali per la sopravvivenza di numerose compagnie europee e che la concorrenza su dette linee era la più agguerrita.

276 Per di più, è evidente che un accrescimento delle capacità dell'Air France e della sua leadership in materia di basse tariffe su una data linea esterna al SEE a partire dalla piattaforma nell'aeroporto di Parigi (CDG) può avere ripercussioni sul traffico aereo di raccordo verso detta piattaforma. Infatti, siccome l'importanza economica della piattaforma di Parigi aumenterà a spese di altre piattaforme situate

all'interno del SEE, il traffico aereo di raccordo verso Parigi aumenterà in proporzione e, come conseguenza, a spese del traffico aereo di raccordo verso le altre piattaforme. L'argomento delle parti interessate relativo alla situazione delle piccole compagnie aeree, spesso dipendenti da poche linee aeree specifiche, risulta dunque essenziale, cosicché la Commissione avrebbe dovuto pronunciarsi anche a tale riguardo. A titolo di illustrazione, si deve aggiungere che, come ha sottolineato la British Midland all'udienza dinanzi al Tribunale senza essere contraddetta su questo punto, il 30% dei suoi passeggeri erano passeggeri in transito, che viaggiavano verso altre destinazioni su voli a lungo tragitto. Di conseguenza, la Commissione non poteva trascurare la situazione delle piccole compagnie operanti nel traffico aereo di raccordo.

277 La problematica delle linee esterne al SEE e del relativo traffico aereo di raccordo non può considerarsi risolta dall'effetto combinato delle condizioni d'autorizzazione n. 7 (limitazione del numero di aerei dell'Air France) e n. 9 (restrizione della «price leadership» dell'Air France per il traffico aereo di raccordo all'interno del SEE) e del dovere dell'Air France di raggiungere gli obiettivi della sua ristrutturazione. Infatti, se è vero che sono le linee esterne al SEE ad offrire i maggiori profitti, l'Air France avrà tutto l'interesse ad impiegare il maggior numero di aeromobili sulle linee internazionali più remunerative, senza compromettere affatto il successo della propria ristrutturazione. Quanto al traffico aereo di raccordo, è sufficiente rilevare che nulla impone all'Air France di provvedervi direttamente, in quanto di tale traffico verso la piattaforma di Parigi può occuparsi qualunque compagnia aerea diversa dall'Air France, quale l'Air Inter, non soggetta alle condizioni d'autorizzazione imposte dalla Commissione (v. supra, punto 215); l'importanza economica della condizione n. 9, in quanto si estende al traffico aereo di raccordo assicurato dall'Air France all'interno del SEE, appare quindi insignificante rispetto alla problematica globale delle linee esterne al SEE.

278 Infine, anche se la condizione di autorizzazione n. 12 impone all'Air Charter limiti di offerta assoluti, che riguardano quindi anche le linee esterne al SEE, l'importanza economica di questa compagnia che dispone di 17 aerei è talmente minima rispetto a quella dell'Air France che l'esistenza di tale condizione non è idonea a sanare, da sola, il vizio di motivazione riguardo alla situazione dell'Air France su tali linee. Lo stesso dicasi della condizione di autorizzazione n. 10, che vieta alle autorità francesi di accordare all'Air France un trattamento preferenziale in materia di diritti di traffico. Infatti, pur se si riferisce anche ai diritti relativi alle linee

esterne al SEE, tale condizione può giovare solo alle compagnie aeree in grado di trarne beneficio. Si tratta, in sostanza, delle compagnie di paesi terzi e delle compagnie francesi quali l'Air France, l'Air Inter, l'Air Charter, l'Air Liberté, la Corsair, l'AOM, la TAT e l'Euralair, nell'ipotesi in cui esse intendano servire tali linee con partenza e destinazione in Francia. Al contrario, le altre compagnie aeree che, in concorrenza con l'Air France, servono le linee esterne al SEE a partire essenzialmente dalle proprie piattaforme situate all'esterno della Francia beneficiano della condizione n. 10 solo in misura insignificante.

279 È vero che la Commissione nonché le intervenienti l'Air France e la Repubblica francese hanno dichiarato, nel corso del presente procedimento, che i diritti di traffico sui collegamenti esterni al SEE, in particolare transatlantici, erano disciplinati da accordi bilaterali e che una restrizione imposta per quanto concerne le tariffe, la capacità e il numero di linee sarebbe stata dannosa per l'Air France, riducendone la competitività sui mercati esterni. Esse hanno sostenuto che siffatta restrizione avrebbe avvantaggiato le sole compagnie estranee al SEE e quindi sarebbe stata manifestamente contraria all'interesse comune. Si deve tuttavia osservare che tale ragionamento, svolto dagli agenti della Commissione e dalle intervenienti dinanzi al Tribunale, non figura nella decisione impugnata. Ne consegue che tale argomento non è coperto dal principio della collegialità e non può essere accolto. Di conseguenza, esso non è in grado di ovviare al vizio di motivazione da cui è inficiata la decisione impugnata riguardo a tale punto (v. supra, punti 116-118).

280 Risulta da quanto precede che la motivazione della decisione impugnata non soddisfa i requisiti prescritti dall'art. 190 del Trattato per quanto concerne la valutazione degli effetti dell'aiuto sulla situazione concorrenziale dell'Air France con riguardo alla sua rete di linee esterne al SEE e al relativo traffico aereo di raccordo. Tale vizio di motivazione non consente al Tribunale di esaminare la fondatezza degli argomenti prospettati su tale punto (v. supra, punto 238 e seguenti). Inoltre, il Tribunale non è in grado di pronunciarsi sull'argomento relativo alle pratiche in materia di prezzi dell'Air France sulla sua rete esterna al SEE, asseritamente finanziate mediante l'aiuto, in quanto misure operative (v. supra, punti 142 e 143).

281 Per contro, il Tribunale è in grado di esaminare se la valutazione, da parte della Commissione, degli effetti sulla situazione concorrenziale dell'Air France all'interno del SEE resista alle censure di merito formulate dalle ricorrenti e dalle parti intervenute a sostegno delle loro conclusioni.

2. Nel merito

282 Si deve ricordare, innanzi tutto, che le valutazioni economiche nell'applicazione dell'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato, riguardo alle quali la Commissione gode di un ampio potere discrezionale, devono essere effettuate in un contesto comunitario (sentenza Philip Morris/Commissione, citata supra, nel punto 79, punto 24), il che significa che la Commissione ha l'obbligo di esaminare l'impatto dell'aiuto sulla concorrenza e sul commercio intracomunitario (sentenza del Tribunale 6 luglio 1995, cause riunite T-447/93, T-448/93 e T-449/93, AITEC e a./Commissione, Racc. pag. II-1971, punto 136). Nella fattispecie, poiché la decisione impugnata è stata adottata anche sulla base dell'art. 61 dell'Accordo SEE, il Tribunale osserva che l'ambito di esame definito dalla giurisprudenza citata dev'essere esteso allo spazio economico europeo.

283 Va aggiunto che, nella sentenza 25 giugno 1970, causa 47/69, Francia/Commissione (Racc. pag. 487, punto 7), la Corte ha affermato che, per valutare se un aiuto alteri le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune, è necessario accertare, in particolare, se non vi sia uno squilibrio fra, da un lato, gli oneri che devono subire le imprese interessate e, d'altro lato, i vantaggi derivanti dalla concessione dell'aiuto di cui trattasi. Secondo il Tribunale, incombe quindi alla Commissione soppesare, nell'ambito del suo esame dell'impatto di un'aiuto di Stato, gli effetti positivi dell'aiuto in rapporto agli effetti negativi sulle condizioni degli scambi e sulla conservazione di una concorrenza non falsata, come peraltro la Commissione stessa ha rilevato nella sua quattordicesima *Relazione sulla politica della concorrenza* (1984, pag. 143, n. 202).

- 284 Per quanto riguarda la questione se la Commissione abbia proceduto nella fattispecie ad effettuare una simile ponderazione, si deve anzitutto ricordare che la decisione impugnata espone la cronistoria dei diversi piani di ristrutturazione adottati dall'Air France dopo il 1991 per far fronte ai suoi problemi finanziari: il CAP'93, nell'ambito del quale l'Air France ha ottenuto 5,8 miliardi di FF, il PRE 1 e il PRE 2 (GU, pag. 74). La Commissione ha quindi tenuto conto dei precedenti del Progetto controverso, e, in particolare, dei 5,8 miliardi già versati a titolo di aiuto, quando ha valutato gli effetti positivi e negativi dell'aiuto oggetto delle presenti controversie.
- 285 Rilevando che il governo francese è azionista di maggioranza dell'Air France (GU, pag. 76) e imponendo alle autorità francesi di dare inizio al processo di privatizzazione della stessa (art. 1, punto 2, della decisione impugnata, GU, pag. 88), la Commissione ha preso in considerazione anche la circostanza che l'Air France appartiene al servizio pubblico. Ora, il fatto che la Commissione approvi un aiuto versato ad un'impresa pubblica non comporta, di per sé, una discriminazione delle imprese private concorrenti del beneficiario dell'aiuto. Infatti, come risulta dalla sentenza Italia/Commissione (citata supra, nel punto 125, punto 19), la Commissione è tenuta a rispettare, anche in materia di aiuti di Stato, il principio della parità di trattamento tra imprese pubbliche e private. Ne consegue che la Commissione poteva autorizzare l'aiuto di Stato controverso senza discriminare le concorrenti private dell'Air France, purché l'aiuto non alterasse le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune.
- 286 La Commissione non era neppure tenuta a confrontare, nel presente contesto, le misure di ristrutturazione previste dall'Air France con quelle adottate da altre compagnie aeree né, a maggior ragione, ad esigere che la ristrutturazione dell'Air France fosse ricalcata su quella di altre compagnie (v. supra, punti 135 e 211). Infatti, l'adeguatezza delle misure di ristrutturazione di un'impresa è funzione della situazione individuale dell'impresa medesima e del contesto economico e politico nel quale si inserisce l'adozione delle misure. Nella fattispecie la Commissione ha rilevato, alla data dell'adozione della decisione impugnata, nel luglio 1994, un certo rilancio economico nel settore dell'aviazione civile europea, l'avvento di prospettive abbastanza favorevoli per tale settore e la mancanza di una crisi strutturale di sovraccapacità (GU, pagg. 81 e 82). Tali dati potevano giustificare che le misure di ristrutturazione previste dall'Air France e accettate dalla Commissione fossero meno rigorose di quelle attuate da altre compagnie con riguardo alla loro situazione e al loro contesto specifici.

287 Anche se, come si è già rilevato in precedenza (punto 267), la Commissione si è astenuta, nel suo esame dell'impatto dell'aiuto sulla concorrenza e sul commercio all'interno del SEE, dal verificare la situazione concorrenziale «linea per linea» e non ha quindi valutato, riguardo a ciascuna delle linee effettivamente o potenzialmente servite dall'Air France, le condizioni di una concorrenza diretta o indiretta con altre compagnie aeree, essa, tuttavia, ha imposto allo Stato francese una serie di condizioni dirette a limitare il margine d'azione dell'Air France, in particolare in materia di capacità, d'offerta e di fissazione delle tariffe (v. supra, punti 264-268).

288 Il Tribunale ritiene che tale scelta di principio rientri nel potere discrezionale di cui la Commissione dispone in tale campo. Da un lato, la Commissione è competente in linea di massima ad abbinare ad una decisione che autorizza un aiuto ai sensi dell'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato condizioni miranti a garantire che l'aiuto autorizzato non alteri le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune (v. sentenza del Tribunale 13 settembre 1995, cause riunite T-244/93 e T-486/93, TWD/Commissione, Racc. pag. II-2265, punto 55). D'altro lato, l'Air France, una delle tre grandi compagnie europee, opera all'interno del SEE nel suo complesso. La Commissione poteva quindi considerare che gli effetti dell'aiuto dovevano essere valutati non relativamente a singoli collegamenti o a regioni specifiche, ma con riguardo all'intero ambito SEE. Non risulta erroneo coprire, a tale fine, tutto questo territorio d'azione dell'Air France con una rete di obblighi aventi lo scopo di proteggere il complesso dei concorrenti attuali e potenziali da qualsiasi politica aggressiva che l'Air France potesse essere tentata di attuare, tanto più che la Commissione ha rafforzato il sistema delle condizioni di autorizzazione col prescrivere, nell'art. 2, terzo comma, della decisione impugnata, la verifica del loro rispetto da parte di consulenti indipendenti.

289 Questa conclusione non è contraddetta dal criterio seguito dalla Commissione in particolare nelle decisioni Aer Lingus (citata supra, nel punto 55, GU, pag. 39) e Olympic Airways (citata sopra, nel punto 174, GU, pagg. 30 e 35), nelle quali essa ha effettivamente valutato talune linee servite dalle compagnie aeree di cui trattavasi. Infatti, per le due suddette compagnie, di dimensioni relativamente modeste se confrontate all'Air France, una data linea può avere primaria importanza nelle

loro attività, il che giustifica che l'esame dell'impatto di un aiuto accordato a una di esse sia così concentrato, mentre la rete aerea servita dall'Air France all'interno del SEE ha un carattere più omogeneo.

290 A proposito del fatto che l'efficacia delle condizioni imposte allo Stato francese sia stata contestata dinanzi al Tribunale, soprattutto con riguardo alla possibilità che l'Air France eluda dette condizioni, si deve rilevare che l'utilità giuridica e pratica di tali condizioni di autorizzazione consiste nel fatto che, ove l'impresa beneficiaria non vi ottemperasse, toccherebbe allo Stato membro interessato vigilare sulla corretta esecuzione della decisione e alla Commissione giudicare se occorra chiedere il rimborso dell'aiuto (sentenza del Tribunale 12 dicembre 1996, causa T-380/94, Aiuffass e AKT/Commissione, Racc. pag. II-2169, punto 128). Al riguardo occorre ricordare che nella sentenza 4 febbraio 1992, causa C-294/90, British Aerospace e Rover/Commissione (Racc. pag. I-493, punto 11), la Corte ha affermato che, qualora lo Stato membro non osservi le condizioni cui la Commissione ha subordinato la decisione di approvazione di un aiuto, la Commissione, a norma dell'art. 93, n. 2, secondo comma, del Trattato, è legittimata ad adire immediatamente la Corte di giustizia, in deroga agli artt. 169 e 170 del Trattato.

291 Tenuto conto del sistema di funzionamento delle condizioni su cui è basata una decisione recante autorizzazione di un aiuto, la mera asserzione che questa o quella condizione non sarà rispettata non può rimettere in discussione la legittimità di detta decisione (sentenza Aiuffass e AKT/Commissione, citata supra, nel punto 290, punto 128). Infatti, in generale, la legittimità di un atto comunitario non può dipendere dalle eventuali possibilità di eluderlo, né da considerazioni retrospettive riguardanti la misura della sua efficacia (sentenza Schröder, citata supra, nel punto 81, punto 128).

292 Si devono quindi escludere dall'esame, in quanto inconferenti, tutte le censure riguardanti la legittimità della decisione impugnata e basate sull'assunto che il controllo sull'osservanza delle condizioni imposte allo Stato francese sarà inefficace o che l'Air France avrà la possibilità di eludere dette condizioni. Se risultasse successivamente che tali condizioni non sono state interamente rispettate o che l'Air France è effettivamente riuscita a sottrarsi indebitamente alla loro applicazione,

competerebbe alla Commissione valutare, in occasione del versamento della seconda o della terza rata dell'aiuto, se sia il caso di ridurre l'importo autorizzato o di esigere che la Repubblica francese ripeta totalmente o parzialmente l'aiuto versato.

293 Di conseguenza, solo le censure relative alla natura intrinsecamente e manifestamente inadeguata delle condizioni di autorizzazione, in particolare alla loro portata giuridicamente insufficiente, potrebbero rimettere in discussione la legittimità della decisione impugnata.

294 Il Tribunale ritiene che, contrariamente alla censura formulata, in questo contesto, dalla ricorrente nella causa T-394/94, la Commissione non abbia commesso alcun errore nel limitare la portata della maggior parte delle suddette condizioni alla durata del piano di ristrutturazione. Infatti, è evidente che le restrizioni imposte per limitare l'impatto dell'aiuto non potevano durare all'infinito. Date le circostanze della fattispecie, non risulta arbitrario far coincidere la scadenza della durata delle condizioni in esame con il termine dell'attuazione del piano di ristrutturazione.

295 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre esaminare poi le censure rivolte contro talune condizioni specifiche di autorizzazione. Tale esame rivelerà in definitiva se la Commissione, invece di autorizzare l'aiuto e di abbinare alla propria decisione varie condizioni di autorizzazione, avrebbe dovuto decidere che l'aiuto alterava le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune.

296 Con tale riserva, la censura relativa all'erroneità del metodo scelto dalla Commissione per esaminare l'impatto dell'aiuto sull'interesse comune non può essere accolta.

a) Sulla condizione di autorizzazione n. 1

297 Si deve ricordare che tale condizione obbliga le autorità francesi a vigilare affinché «la totalità dell'aiuto [vada] esclusivamente a beneficio di Air France. Per Air France si intende la Compagnie nationale Air France e qualsiasi società da questa controllata in misura superiore al 50%, ad eccezione di Air Inter. Allo scopo di evitare qualsiasi trasferimento di aiuti ad Air Inter, entro il 31 dicembre 1994 sarà costituita una holding che possiederà partecipazioni di maggioranza nelle società Air France ed Air Inter. Non sarà effettuato tra le società del gruppo, sia anteriormente all'effettiva costituzione della holding che successivamente, alcun trasferimento finanziario che non rientri in normali rapporti commerciali. In tal modo, qualsiasi prestazione di servizi e cessione di beni tra le società dovrà effettuarsi ai prezzi di mercato ed Air France non applicherà in alcun caso tariffe preferenziali a favore di Air Inter».

Esposizione sommaria degli argomenti delle ricorrenti

298 Le ricorrenti sostengono che la Commissione, non includendo l'Air Inter nella propria valutazione, ha commesso un errore di valutazione che ha privato del loro contenuto le condizioni di autorizzazione all'aiuto. Ad esempio, la riduzione di capacità minima richiesta all'Air France sarebbe ampiamente facilitata dal fatto che l'Air Inter ha possibilità illimitate di procedere ad un aumento di capacità. La Commissione avrebbe a torto considerato che la struttura della holding prevista impedirebbe all'Air Inter di trarre in qualunque modo benefici dall'aiuto. L'Air France e l'Air Inter costituirebbero una unità economica, cosicché dovrebbero essere considerate come un'unica impresa ai fini dell'applicazione delle norme comunitarie che disciplinano gli aiuti di Stato. Il mutamento di rapporti tra l'Air France e l'Air Inter, che non sarebbero più quelli di società madre/controllata, ma quelli tra due società controllate dalla stessa holding, non cambierebbe assolutamente tale conclusione. Del pari la concorrenza tra l'Air France e l'Air Inter sarebbe inconcepibile, dato che esse hanno gli stessi interessi economici.

299 In tale contesto le ricorrenti nella causa T-371/94, facendo riferimento ad articoli di stampa pubblicati nell'agosto e nel settembre 1994, affermano che il presidente della holding sarà il signor Christian Blanc, che conserverà la carica di presidente dell'Air France; altri quattordici direttori saranno scelti tra i direttori ed i dipendenti dell'Air France e dell'Air Inter. Il presidente dell'Air Inter siederebbe anche nel consiglio d'amministrazione della holding e, peraltro, sarebbe stato nominato presidente del nuovo centro dell'Air France per le attività europee, il «Centre de Résultat Europe». L'Air Inter si fonderebbe con il «Centre de Résultat Europe» dell'Air France a partire dalla fine del piano di ristrutturazione, vale a dire dal 1° gennaio 1997. Nel lasso di tempo intercorrente l'Air Inter inizierebbe a gestire alcune linee europee dell'Air France al posto di quest'ultima. Peraltro, l'Air France e l'Air Inter deterrebbero quote nelle medesime imprese e avrebbero rafforzato la loro cooperazione in molteplici settori. Inoltre, la Commissione stessa avrebbe considerato l'Air Inter come un attivo legato all'attività di vettore dell'Air France che non poteva esser ceduto.

300 Secondo le stesse ricorrenti, il fatto che l'Air Inter appartenga allo stesso gruppo dell'Air France e la dichiarazione secondo la quale l'Air Inter si fonderà con l'Air France consentono all'Air Inter di «contare» sull'aiuto. Così l'Air Inter potrebbe offrire alle banche la garanzia che il suo finanziamento comporta rischi relativamente limitati e che, in seguito alla fusione, le sue obbligazioni saranno onorate dalla nuova compagnia.

301 Per quanto riguarda il fatto che la Commissione ha imposto, nella decisione impugnata, che possano stabilirsi tra le compagnie del gruppo solo rapporti commerciali normali, dette ricorrenti ritengono che tale condizione non può impedire che l'Air Inter tragga beneficio dall'aiuto controverso. Infatti, esisterebbero numerosi modi nei quali due compagnie dello stesso gruppo, in particolare ove esse abbiano attività e controllate in comune, possano scambiarsi beni e servizi a condizioni che non hanno alcun rapporto con quelle del mercato, senza che ci sia alcuna possibilità di verifica.

302 In questo contesto esse sottolineano come il diritto tributario francese, in particolare la teoria fiscale dell'«acte anormal de gestion» relativa alle spese deducibili

dagli utili all'interno di un gruppo di società, non fornisca alcun mezzo per verificare che l'Air Inter non beneficierà, né direttamente né indirettamente, dell'aiuto accordato all'Air France. Infatti, trasferimenti diretti, nonché la concessione di vantaggi finanziari mediante commissioni o prezzi preferenziali dell'Air France all'Air Inter, anticipatamente alla fusione tra le due compagnie, non potrebbero essere considerati atti anomali di gestione.

303 Le ricorrenti aggiungono che l'ambito di applicazione della condizione imposta è limitato, in quanto non si estende al trasferimento dall'Air France all'Air Inter delle rotte europee e delle fasce orarie redditizie.

304 Per quanto concerne gli scambi di fasce orarie tra l'Air France e l'Air Inter, tali ricorrenti precisano che detti scambi si verificano di frequente tra compagnie aeree. Infatti, una fascia oraria aeroportuale sarebbe un attivo essenziale che permette ad una compagnia aerea di trarre profitto da una data linea. Esisterebbe quindi un mercato nel quale sono scambiate le fasce orarie. Non esisterebbe, tuttavia, un «prezzo di mercato». Le compagnie aeree facenti parte del medesimo gruppo potrebbero scambiarsi le fasce orarie per attuare una strategia di gruppo. Ora, la strategia del gruppo Air France sarebbe tesa ad estendere le operazioni dell'Air Inter al di fuori dei confini francesi verso l'Europa e oltre, in attesa della fusione prevista per il 1° gennaio 1997. L'Air France potrebbe così offrire all'Air Inter senza difficoltà una fascia oraria di punta molto redditizia per l'esercizio di una particolare rotta. Per questa ragione, la condizione imposta dalla Commissione e diretta a conservare la separazione tra l'Air France e l'Air Inter sarebbe inoperante.

305 Per quanto riguarda il complesso delle rotte, la possibilità per l'Air Inter di conoscere in anticipo, attraverso l'Air France, le linee che quest'ultima ha l'intenzione di abbandonare le offrirebbe un considerevole vantaggio nei confronti dei concorrenti indipendenti. Infatti, l'Air Inter potrebbe in tal modo preparare il proprio debutto su una data linea per essere pronta al momento in cui l'Air France annuncerà pubblicamente di ritirarsene. Peraltro, la possibilità per l'Air Inter di fruire della struttura dell'Air France negli aeroporti e nei paesi interessati rappresenterebbe un netto vantaggio nei confronti delle compagnie concorrenti desiderose di insediarsi su tali collegamenti.

- 306 Sarebbe per tali ragioni che l'Air France può effettivamente trasferire le proprie linee all'Air Inter. Tale constatazione sarebbe illustrata da articoli di stampa pubblicati nel settembre 1994, che riproducevano dichiarazioni ufficiali dell'Air France. Le ricorrenti rilevano, inoltre, che un accordo del 1992 tra l'Air France e l'Air Inter prevede il trasferimento del personale navigante dall'Air France all'Air Inter per tutte le rotte europee che l'Air Inter avrebbe iniziato a servire. Si tratterebbe di un tipo di accordo che due compagnie aeree indipendenti non avrebbero potuto concludere nell'ambito del SEE.
- 307 Al fine di dimostrare la strategia di gruppo perseguita dall'Air France e dall'Air Inter, le ricorrenti fanno rinvio all'«ABC World Airways Guide» del mese di giugno 1994, che riproduce gli orari di numerose compagnie aeree operanti in tutto il mondo. Tale pubblicazione raggrupperebbe i voli dell'Air Inter sotto un codice «AF». Ora, tale uso del codice «AF» consentirebbe di presentare un collegamento composto di un volo interno effettuato dall'Air Inter ed un volo internazionale effettuato dall'Air France come un solo volo senza scalo, ragion per cui tale volo fruirebbe di una precedenza nel sistema informatico di prenotazione.
- 308 Le società Maersk aggiungono che il comportamento successivo dell'Air France e del suo gruppo dimostra il mancato rispetto della condizione tesa a mantenere l'autonomia commerciale e finanziaria dell'Air Inter. Infatti, i numeri di volo dell'Air Inter riprodurrebbero, a fini di coordinazione dei sistemi elettronici di prenotazione, il codice informatico dell'Air France; l'Air France assumerebbe il nome della futura compagnia europea del gruppo e proporrebbe il suo prodotto semplificato e le sue basse tariffe su molteplici linee europee, essenzialmente con partenza da Orly. Inoltre, la riduzione dei prezzi praticata dall'Air Inter potrebbe spiegarsi solo con la circostanza che, tra pochi anni, tutte le perdite dell'Air Inter saranno assorbite da quelle dell'Air France che, nel frattempo, avrà potuto beneficiare dell'aiuto e sarà quindi nella posizione migliore per sopportare tali perdite.
- 309 Le intervenienti sottolineano, inoltre, che l'Air France e l'Air Inter hanno messo in servizio, il 2 gennaio 1995, il primo aeromobile nell'ambito di un nuovo servizio comune, regionale e di raccordo, denominato «Air France Air Inter Express». Secondo la stessa documentazione dell'Air France, tale nuovo approccio congiunto

sarebbe espressione di una politica comune nella prospettiva della fusione delle due compagnie. Il fatto che un certo grado di integrazione delle flotte sia già stato realizzato dimostrerebbe non soltanto l'errore commesso dalla Commissione nel concludere che l'Air Inter non avrebbe beneficiato dell'aiuto, ma anche l'insufficienza delle misure destinate a impedire tutte le conseguenze di detto aiuto.

- 310 Peraltro, le compagnie aeree in via di ristrutturazione istituirebbero generalmente programmi di riduzione dei costi nell'insieme del loro gruppo per contribuire ad una diminuzione delle perdite. L'Air France, grazie all'aiuto controverso, potrebbe evitare di dover esigere un simile contributo dall'Air Inter. Di conseguenza, l'Air Inter sarebbe in grado di finanziare lo sviluppo attuale delle proprie attività, mentre, senza aiuto, essa sarebbe stata costretta ad attuare misure di austerità. Pertanto, l'Air Inter sarebbe per lo meno beneficiaria indiretta dell'aiuto in esame.
- 311 All'udienza le ricorrenti nella causa T-371/94 hanno ricordato che, ai sensi della condizione n. 1, l'aiuto controverso era destinato all'Air France e a qualsiasi società di cui l'Air France detenesse oltre il 50%. Dette società si presumerebbero quindi beneficiarie dell'aiuto. Tuttavia, nessuna di esse avrebbe bisogno di essere ristrutturata o, anche se esse avessero bisogno di una ristrutturazione, non avrebbero presentato piani di ristrutturazione. L'autorizzazione dell'aiuto a favore dell'Air France e delle sue 80 controllate sarebbe quindi manifestamente illegittima, soprattutto per quanto concerne le controllate operanti in settori non aerei.
- 312 La Commissione, la Repubblica francese e l'Air France contestano la fondatezza delle censure sollevate.

Giudizio del Tribunale

- 313 Per quanto attiene agli argomenti relativi all'intrinseca inadeguatezza della condizione di autorizzazione n. 1, per il motivo che la mancata inclusione dell'Air Inter nel campo di applicazione della decisione impugnata terrebbe in non cale le realtà

economiche, in particolare l'unità economica costituita dall'Air France e dall'Air Inter, si deve ricordare che l'aiuto controverso perseguiva il duplice scopo di contribuire all'estinzione dei debiti dell'Air France e al finanziamento del suo piano di ristrutturazione, che sarebbe scaduto il 31 dicembre 1996. Nell'autorizzare l'aiuto la Commissione doveva quindi controllare che il conseguimento di tali scopi non fosse compromesso dalle relazioni esistenti tra la Compagnie nationale Air France e la compagnia Air Inter nell'ambito del gruppo Air France, in particolare mediante il trasferimento diretto e indiretto all'Air Inter di una parte dell'aiuto. Inoltre, come si è esposto in precedenza (punti 214-216), la Commissione doveva prendere in considerazione il fatto che l'Air Inter costituiva un attivo strategico importante dell'Air France, cosicché non si poteva esigere che le due compagnie si separassero totalmente e definitivamente.

314 Ciò premesso, il Tribunale ritiene che la Commissione, nell'esercizio del suo ampio potere discrezionale, fosse legittimata a considerare che, una volta instaurato il meccanismo della holding, l'Air France e l'Air Inter avrebbero costituito compagnie giuridicamente e finanziariamente autonome ai fini dell'applicazione del regime specifico degli aiuti di Stato. Infatti, tale meccanismo — abbinato al sistema di verifica ad opera di consulenti indipendenti e alla ripartizione del versamento dell'aiuto in tre rate, ai sensi dell'art. 2 della decisione impugnata — poteva essere qualificato mezzo sufficiente ed adeguato per garantire che l'Air France fosse l'unica beneficiaria dell'aiuto e per trasformare la struttura giuridica dell'Air France e dell'Air Inter, che passavano dal regime di dipendenza tra controllata e controllante a quello di società consorelle indipendenti.

315 La separazione giuridica e finanziaria delle due compagnie, ai sensi del regime degli aiuti di Stato, non è messa in discussione dal fatto che esse hanno in comune talune società controllate e taluni dirigenti, né dai loro interessi aerei coincidenti. Si tratta di elementi meramente fattuali che possono, al massimo, indurre la Commissione e i consulenti indipendenti ad essere particolarmente vigili nel controllare, ai sensi dell'art. 2 della decisione impugnata, la corretta attuazione del piano di ristrutturazione e l'osservanza delle condizioni connesse all'approvazione dell'aiuto.

- 316 Lo stesso dicasi per quanto attiene alla fusione delle due compagnie prevista per il 1° gennaio 1997. Indipendentemente dal fatto che la Commissione non disponeva nel luglio 1994 di un progetto specifico e dettagliato di tale fusione, del quale poter tener conto nella decisione impugnata, si deve osservare che la possibilità di unirsi al gruppo Air France dopo il periodo di ristrutturazione non era limitata alla sola compagnia Air Inter. Al riguardo, quest'ultima non si distingueva da qualsiasi altra compagnia aerea indipendente dall'Air France ai fini del regime degli aiuti di Stato. Inoltre, è evidente che l'Air France, come qualunque impresa che abbia ricevuto un aiuto di Stato, doveva aver la possibilità di riacquistare la propria libertà di manovra una volta terminata la fase della ristrutturazione abbinata alle restrizioni imposte dalla Commissione.
- 317 Anche se la motivazione stessa della decisione impugnata non tratta né dell'interdipendenza di fatto dell'Air France e dell'Air Inter né delle prospettive di un'eventuale fusione tra le due compagnie, il Tribunale ritiene, tuttavia, che il fatto di menzionare la holding, diretta a garantire la loro indipendenza giuridica, abbia reso superflua qualsiasi altra motivazione al riguardo. Infatti, nell'economia generale della decisione l'Air Inter costituisce una compagnia autonoma, che è esclusa dal beneficio dell'aiuto. Ne consegue che essa dev'essere trattata, finché dura detta autonomia, come qualsiasi altra compagnia aerea non beneficiaria dell'aiuto e indipendente dall'Air France.
- 318 Per quanto concerne gli scambi di linee e di fasce orarie tra l'Air France e l'Air Inter, occorre rilevare che tali operazioni non costituiscono una peculiarità dei rapporti tra queste due compagnie. Si tratta invece di una prassi corrente seguita da tutte le compagnie aeree. Così, come ha dichiarato il governo francese all'udienza senza essere smentito al riguardo, l'Air France ha scambiato nel 1996, all'aeroporto di Parigi (CDG), 50 fasce orarie con una trentina di compagnie esterne al gruppo, in particolare due con la British Airways, una con la British Midland e una con la KLM. Non sarebbero stati effettuati scambi con l'Air Inter nella stagione invernale 1994/95; un solo scambio si sarebbe verificato per la stagione estiva 1995 e quattro per la stagione invernale 1995/96. Quanto agli scambi di linee, il governo francese ha dichiarato che la linea Parigi-Dresda è stata ripresa dalla Lufthansa dopo essere stata abbandonata dall'Air France, mentre la Jersey Air European ha ripreso la linea Parigi-Glasgow e la Crossair la linea Bordeaux-Ginevra.

- 319 In questo contesto va aggiunto che l'eventuale trasferimento da parte dell'Air France all'Air Inter di linee e fasce orarie redditizie, in cambio di linee e fasce non redditizie, contrasterebbe con la ristrutturazione, come concepita dall'Air France stessa nel Progetto, e comprometterebbe la realizzazione degli obiettivi di gestione e di produttività fissati nella decisione impugnata. Pertanto la Commissione poteva legittimamente considerare che il meccanismo di controllo istituito dall'art. 2 della decisione impugnata era sufficiente a fronteggiare tale ipotesi poco probabile.
- 320 Riguardo all'argomento secondo il quale l'Air Inter era per lo meno una beneficiaria indiretta dell'aiuto, in mancanza del quale l'Air France avrebbe dovuto richiederle un contributo finanziario alla propria ristrutturazione, occorre ricordare che la Commissione, nell'esercizio del proprio ampio potere discrezionale, era autorizzata a ritenere giustificato mantenere la compagnia Air France ristrutturata al livello delle altre due maggiori compagnie europee (v. supra, punto 209) e che l'Air Inter costituiva un attivo strategico importante, e quindi inalienabile, dell'Air France (v. supra, punti 214-216). Di conseguenza, la Commissione poteva ritenere che tale posizione dell'Air France si sarebbe indebolita se, invece dell'autorizzazione dell'aiuto accompagnata dall'istituzione della holding descritta in precedenza, l'Air Inter avesse dovuto impiegare fondi propri o indebitarsi per contribuire al finanziamento della ristrutturazione dell'Air France. Di conseguenza, l'Air Inter non può essere considerata beneficiaria indiretta dell'aiuto.
- 321 Gli argomenti relativi all'inefficacia di un controllo dell'attuazione della condizione di autorizzazione n. 1 o alla sua eventuale elusione da parte dell'Air France non sono idonei ad inficiare la legittimità della decisione impugnata poiché riguardano la sola fase successiva all'adozione di detta decisione o addirittura posteriore al periodo di ristrutturazione dell'Air France (v. supra, punto 292). Per la stessa ragione, si devono respingere tutti i riferimenti fatti dalle ricorrenti e dalle parti intervenute a sostegno delle loro conclusioni al comportamento dell'Air France e/o dell'Air Inter successivi all'adozione della decisione impugnata (v. supra, punto 81).
- 322 Quanto ai problemi di controllo sollevati con riguardo al diritto tributario francese, è sufficiente osservare che i consulenti indipendenti — incaricati, a norma dell'art. 2 della decisione impugnata, di verificare la corretta attuazione del piano di

ristrutturazione e l'osservanza delle condizioni connesse all'approvazione dell'aiuto —, lungi dall'essere vincolati dalle nozioni del diritto tributario francese, sono liberi di controllare l'impermeabilità della separazione giuridica e finanziaria dell'Air France e dell'Air Inter secondo i metodi economici finanziari e contabili che ritengano appropriati. L'esecuzione dell'accordo del 1992 che prevede il trasferimento del personale navigante dall'Air France all'Air Inter, durante tutto il periodo di validità delle condizioni di autorizzazione imposte dalla decisione impugnata, dovrà evidentemente rispettare tali condizioni, in particolare la condizione n. 1, secondo la quale ogni prestazione di servizi tra l'Air France e l'Air Inter dovrà essere fornita a prezzi di mercato, essendo il controllo del rispetto di tale condizione pertinente alla fase successiva alla decisione impugnata.

323 Infine, per quanto riguarda la critica secondo cui la condizione di autorizzazione n. 1 permetteva il versamento dell'aiuto a controllate dell'Air France che non erano soggette ad alcun obbligo di ristrutturazione, è sufficiente rilevare che la condizione di autorizzazione n. 6 impone che l'aiuto sia utilizzato esclusivamente dall'Air France «per gli obiettivi della ristrutturazione [della compagnia]», il che le impedisce di farne fruire controllate non sottoposte a ristrutturazione. Quanto all'Air Charter, che peraltro costituisce oggetto delle condizioni nn. 12 e 13, occorre precisare che il settore charter dell'Air France è contemplato dal piano di ristrutturazione controverso. Il Tribunale ritiene che la Commissione, nell'esercizio dell'ampio potere discrezionale di cui dispone, potesse limitarsi a tale disciplina a carattere generale, rafforzata dal meccanismo di controllo di cui all'art. 2 della decisione impugnata, e considerare che solo le questioni essenziali relative all'Air France stessa, all'Air Inter e all'Air Charter rendono necessaria una disciplina più dettagliata.

324 Ne consegue che le censure formulate contro la condizione di autorizzazione n. 1 devono essere respinte.

b) Sulla condizione di autorizzazione n. 3

325 Si deve ricordare che tale condizione impone alle autorità francesi di vigilare a che «Air France persegu[a] l'attuazione completa del *Projet pour l'entreprise* notificato alla Commissione il 18 marzo 1994, in particolare per quanto riguarda i seguenti

obiettivi di produttività espressi nel rapporto EPTK/dipendente per tutta la durata del piano di ristrutturazione:

— 1994: 1 556 200 EPTK/dipendente;

— 1995: 1 725 500 EPTK/dipendente;

— 1996: 1 829 200 EPTK/dipendente».

326 Occorre aggiungere che la Commissione ha precisato che l'indice di efficienza EPKT rappresenta i passeggeri-chilometri trasportati e le tonnellate-chilometri trasportate (ai fini del confronto, una tonnellata-chilometri trasportata è considerata equivalente a 3,5 passeggeri-chilometri) per dipendente. Tale indice sarebbe un valore rappresentativo del livello globale della domanda di trasporto tanto passeggeri quanto merci (GU, pag. 83).

Esposizione sommaria degli argomenti delle parti

327 Le ricorrenti ritengono che l'EPKT sia un'unità di misura inattendibile. Data la varietà delle attività dei vettori, sarebbe molto difficile mettere a punto un'unità di misura unica composita che possa validamente tenere conto dell'insieme dei parametri. Idealmente, dovrebbe quindi essere utilizzata un'ampia gamma di indici per misurare la prestazione nei diversi campi specifici del settore del trasporto aereo. La Commissione avrebbe violato detta regola elementare valutando la produttività attuale e futura dell'Air France valendosi di un'unica unità di misura, l'EPKT, che, per quel che risulta alle ricorrenti, non è mai stata utilizzata nel mercato dei trasporti aerei.

328 Le ricorrenti sottolineano che, quanto a loro, esse misurano normalmente la loro produttività sulla base delle «tonnellate-chilometri trasportate» (in prosieguo:

«TKT») per dipendente o dei «passeggeri-chilometri trasportati» (in prosieguo: «PKT») per dipendente, senza combinare le due unità. Un'unità di misura quale l'EPKT, che amalgama i passeggeri—chilometri e le tonnellate-chilometri, raddoppierebbe l'importanza dei passeggeri. Per di più, tale unità di misura combinerebbe prestazioni di servizi completamente diverse, quali il trasporto di merci e quello di passeggeri. Quanto più è elevata la percentuale di merci trasportate, tanto più i costi unitari sarebbero ridotti, in particolare quando la compagnia si serve di aeromobili che trasportano solo merci. Ciò contribuirebbe a far apparire una compagnia che trasporta merci estremamente efficiente rispetto ad una compagnia che trasporta viaggiatori.

329 Peraltro, poiché l'EPKT rappresenta semplicemente la moltiplicazione del numero dei passeggeri trasportati (ivi comprese le merci convertite in numero dei passeggeri) per il numero dei chilometri percorsi, un semplice mezzo per gonfiare le cifre degli EPKT sarebbe quello di servire linee di lunga distanza, il che aumenta il numero dei chilometri percorsi. Le statistiche disponibili farebbero pensare che è appunto ciò che l'Air France sta facendo sulle linee transatlantiche: essa aumenterebbe la propria capacità nonostante che tutte le altre compagnie aeree diminuiscono la loro. Inoltre, tale unità di misura non offrirebbe nessuna indicazione sulla redditività delle attività di una compagnia aerea perché la moltiplicazione del numero dei passeggeri per il numero dei chilometri percorsi non direbbe nulla sulle entrate che ne derivano e sul costo del trasporto di passeggeri. Di conseguenza, l'Air France potrebbe presentare risultati soddisfacenti sotto il profilo del numero dei passeggeri moltiplicato per i chilometri percorsi, ma le sue entrate resterebbero lo stesso disastrose.

330 Infine, anche se l'EPKT fosse un'unità di misura adeguata, un certo numero di fattori farebbe dubitare del fatto che essa sia attendibile. Innanzi tutto, nella comunicazione 3 giugno 1994, la Commissione non avrebbe fatto riferimento alla produttività dell'Air France che in termini di «posti-chilometri offerti» (in prosieguo: «SKO»). Inoltre, nella decisione 94/662/CE (citata supra, nel punto 145), la Commissione avrebbe misurato la produttività dell'Air France unicamente in termini di persone impiegate per aereo, di passeggeri trasportati per dipendente, di posti-chilometro offerti per dipendente e di passeggeri-chilometri paganti per dipendente. Non esisterebbe, insomma, alcun consenso su un criterio di equivalenza «corretto» tra i rendimenti delle operazioni di trasporto di merci e di passeggeri.

331 Le ricorrenti sottolineano inoltre come le cifre della produttività dell'Air France non tengano conto delle prestazioni di servizi fornite dagli equipaggi degli aeromobili in noleggio secondo la formula «wet lease», vale a dire il noleggio di aeromobili con i loro equipaggi, né di quelle del personale in subappalto. In effetti, la produttività misurata «per dipendente» sarebbe gonfiata artificialmente se persone non facenti parte degli effettivi dell'Air France contribuissero di fatto alla sua produttività. Al momento attuale l'Air France prenderebbe aeromobili in «wet lease» da varie compagnie. I limiti di EPTK/dipendente richiesti per il pagamento delle tre rate dell'aiuto potrebbero essere tranquillamente raggiunti aumentando semplicemente i «wet lease» o i contratti di subappalto, poiché gli impegni imposti dalla Commissione non vietano tale possibilità. A tale proposito le ricorrenti precisano che l'Air France prendeva in noleggio dalla TAT aeromobili ed equipaggi completi, vale a dire non soltanto il personale tecnico navigante. L'Air France avrebbe, inoltre, preso in noleggio e continuerebbe a prendere in locazione aeromobili ed equipaggi completi dall'Air Littoral e dalla Brit'Air.

332 Le ricorrenti considerano infine che gli obiettivi di produttività posti dalla condizione n. 3 sono troppo ridotti rispetto a quelli raggiunti da altre compagnie aeree. In proposito, esse contestano alla Commissione di essersi limitata a raffrontare la produttività dell'Air France con quella che si riteneva avrebbero ottenuto altre sette compagnie aeree europee nel 1996 (GU, pag. 83). In tale gruppo erano comprese l'Alitalia e l'Iberia, che attraversavano gravi difficoltà e il cui avvenire era incerto. La Commissione avrebbe inoltre incluso tra le sette compagnie summenzionate altre due compagnie, la SAS e la Swissair, che assicurano in media collegamenti molto più corti di quelli dell'Air France e la cui produttività sembra quindi straordinariamente bassa. Sarebbe giustificato solo un raffronto con compagnie che hanno attività e che coprono distanze paragonabili a quelle dell'Air France. Per misurare l'efficienza dell'Air France sul mercato del trasporto aereo, sarebbe più utile raffrontare la sua produttività futura con quella di compagnie aeree «in buona salute», quali la KLM, la British Airways, la SAS e la Lufthansa. In ogni caso, tale raffronto sarebbe necessariamente approssimativo, dato che la Commissione non poteva avere un'idea precisa delle misure di ristrutturazione attuate da tale gruppo di compagnie.

- 333 La Commissione, la Repubblica francese e l'Air France contestano la fondatezza di tali censure.

Giudizio del Tribunale

- 334 Si deve osservare che la condizione n. 3 non si limita ad esigere la realizzazione di obiettivi di produttività espressi in EPKT, ma impone alle autorità francesi di far sì che l'Air France proceda all'attuazione completa del suo piano di ristrutturazione, e gli obiettivi in termini di EPKT sono indicati unicamente a titolo di esempio specifico. Del pari, in forza dell'art. 2 della decisione impugnata, il versamento della seconda e della terza rata dell'aiuto è subordinato, tra l'altro, all'effettiva realizzazione del «Projet pour l'entreprise» e dei risultati previsti «(in particolare per quanto concerne i seguenti obiettivi di produttività espressi nel rapporto EPKT/dipendente (...))». Ne consegue che il miglioramento della produttività globale dell'Air France non sarà misurato esclusivamente in EPKT, ma dovrà essere valutato anche in relazione agli altri obiettivi di miglioramento della produttività citati nel piano di ristrutturazione, in particolare quelli relativi alla riduzione del personale e degli investimenti, alle economie negli acquisti, al miglioramento dell'utilizzazione dell'orario di lavoro e al blocco delle retribuzioni.

- 335 Una volta ridotto così alle sue dimensioni reali il significato dell'unità EPKT/dipendente, si deve osservare che essa costituisce un indice di produttività fisica che contabilizza contemporaneamente i passeggeri e le merci trasportate, tenendo conto — mediante l'impiego del coefficiente di conversione 3,5 — della realtà economica secondo la quale i costi del trasporto di una tonnellata di merci e il personale necessario a tale scopo sono notevolmente inferiori a quelli relativi al trasporto di passeggeri, mentre si verifica la situazione contraria per quel che riguarda gli introiti derivanti da questi due tipi di trasporto. Tale unità di misura, lungi dal raddoppiare l'importanza dei passeggeri, permette quindi di verificare se una compagnia, con il medesimo numero di dipendenti, trasporti più passeggeri e merci di prima su distanze globalmente identiche o se ne trasporti lo stesso numero e la stessa quantità con minor numero di dipendenti, migliorando così la produttività fisica.

336 È pur vero, e la Commissione stessa lo ha ammesso dinanzi al Tribunale, che l'EPKT non costituisce un criterio infallibile in qualsiasi circostanza. Può così verificarsi che il coefficiente di conversione 3,5 vari nel corso del periodo di ristrutturazione dell'Air France. Ciò non toglie, tuttavia, che l'EPKT sia particolarmente adatto per misurare la produttività di una compagnia come l'Air France, per la quale il trasporto di merci rappresenta un elemento essenziale dell'attività aerea, corrispondente al 40% circa del carico merci globale. Peraltro, l'Air France utilizza tradizionalmente dal 1978 detta unità di misura. Di conseguenza, fondatamente la Commissione si è avvalsa dell'EPKT, tra gli altri elementi pertinenti per la produttività della compagnia, per misurare il miglioramento della produttività dell'Air France.

337 Detta conclusione non è inficiata da nessuno degli elementi prospettati dalle ricorrenti e dalle parti intervenute a sostegno delle loro conclusioni.

338 Per quanto riguarda la mancanza di coerenza contestata alla Commissione, per il fatto che l'indice EPKT non figura nella decisione 94/662/CE (citata supra, nel punto 145), adottata lo stesso giorno della decisione oggetto delle presenti controversie, è sufficiente rilevare che la decisione 94/662/CE, contrariamente a quella impugnata nella fattispecie, ha dichiarato l'incompatibilità, ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato, dell'aiuto concesso all'Air France in un'epoca precedente e ha negato l'applicazione del n. 3 di detto articolo, in mancanza di un autentico piano di ristrutturazione dell'Air France. Non era quindi necessario stabilire, nella decisione 94/662/CE, obiettivi di produttività espressi in EPKT che l'Air France avrebbe dovuto conseguire.

339 Riguardo all'eventualità di un'artificiosa amplificazione della cifra degli EPKT mediante un semplice aumento dei chilometri percorsi, la Commissione ha sottolineato, a ragione, che sembra irrazionale che l'Air France, al solo scopo di percorrere chilometri, faccia volare aerei non sufficientemente carichi e comprometta in questo modo, sotto il controllo della Commissione e dei consulenti indipendenti di cui all'art. 2 della decisione impugnata, la riuscita del piano di ristrutturazione nel suo complesso. Peraltro, gli indici utilizzati dalle compagnie ricorrenti per misu-

rare la propria produttività, i TKT e i PKT, sono soggetti al medesimo rischio di manipolazione in quanto anche il loro moltiplicatore è il numero di chilometri percorsi.

340 Lo stesso dicasi per la censura relativa ai «wet lease». Se è vero che il noleggio di aeromobili con equipaggio permette di migliorare il rapporto EPKT/dipendente, in quanto tali aerei contribuiscono all'aumento dell'EPKT senza che i loro equipaggi siano calcolati nel denominatore del rapporto, tale distorsione esiste qualunque sia l'unità di misura, in quanto essa è rapportata al numero di dipendenti (SKO, TKT, PKT) e non è quindi peculiare all'EPKT. Inoltre, i «wet lease» costituiscono una pratica corrente nel settore del trasporto aereo e quindi la situazione dell'Air France non è radicalmente diversa, a questo proposito, da quella di altri vettori europei. Infine, se l'Air France si avvalessse realmente di numerosi «wet lease», comprometterebbe, sotto il controllo della Commissione e dei consulenti indipendenti, la realizzazione del proprio piano di ristrutturazione che prevede appunto una riduzione del personale, un miglior impiego della flotta e degli equipaggi e una compressione dei costi. Di conseguenza, giustamente la Commissione ha trascurato, in detto contesto, l'impatto di eventuali «wet lease».

341 Per quanto concerne la censura diretta contro la scelta delle sette compagnie aeree prese in considerazione ai fini del raffronto della loro produttività con quella dell'Air France, il Tribunale ritiene che la Commissione fosse legittimata a riferirsi per tale raffronto ad un numero relativamente elevato di compagnie, per ottenere, per quanto possibile, un'autentica media caratteristica del settore. Nel far ciò, essa non era obbligata a scegliere le sole compagnie con i migliori risultati o specializzate nei voli di lunga distanza, ma poteva anche comprendere nel raffronto altre compagnie quali l'Alitalia, l'Iberia, la SAS e la Swissair, considerando che tale modo di procedere teneva conto della complessità dell'attività del trasporto aereo nel suo insieme. Di conseguenza, nessun errore manifesto di valutazione è stato commesso nella scelta delle sette compagnie aeree.

342 Lo stesso dicasi, infine, riguardo alla tesi secondo la quale gli obiettivi di produttività posti dalla condizione n. 3 erano troppo limitati. Si tratta di una semplice

affermazione non suffragata da elementi concreti idonei a dimostrare un errore manifesto della Commissione su tale punto. Pertanto, la Commissione poteva limitarsi a contraddire detta affermazione precisando che, secondo la sua valutazione, gli obiettivi di produttività erano ragionevoli, sufficienti e realizzabili.

343 Risulta da quanto precede che le censure formulate contro la condizione di autorizzazione n. 3 non possono essere accolte.

c) Sulla condizione di autorizzazione n. 6

344 Si deve ricordare che detta condizione obbliga le autorità francesi a vigilare affinché, «per tutta la durata del piano di ristrutturazione, l'aiuto [sia] utilizzato da Air France esclusivamente per gli obiettivi della ristrutturazione e non per acquisire ulteriori partecipazioni azionarie in altri vettori aerei».

Esposizione sommaria degli argomenti delle parti

345 A parere delle ricorrenti, tale condizione è intrinsecamente carente in quanto l'aiuto verrà utilizzato essenzialmente per sostenere le diverse operazioni dell'Air France. La portata della condizione sarebbe anche limitata dall'interpretazione che ne ha fatto l'Air France. Secondo quest'ultima, il divieto di acquisire partecipazioni nel capitale di altre compagnie aeree non si applicherebbe al pagamento delle acquisizioni concluse prima dell'adozione della decisione impugnata, né all'aumento di una partecipazione già acquisita in altre compagnie aeree, quali la Sabena. Peraltro, la condizione enunciata all'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato, secondo la quale l'aiuto di Stato dev'essere utilizzato solo per la ristrutturazione del beneficiario, implicherebbe, in sé stessa, che il beneficiario non sia autorizzato ad acquisire partecipazioni in compagnie aeree. Infatti, l'acquisizione di partecipazioni in

altre compagnie non potrebbe essere considerata in nessun caso costituire una misura di ristrutturazione.

346 La Commissione contesta la fondatezza di tali censure.

Giudizio del Tribunale

347 Si deve rilevare che, come ha sottolineato la Commissione dinanzi al Tribunale, il testo di tale condizione vieta l'uso dell'aiuto sia per acquisire nuove partecipazioni che per aumentare partecipazioni esistenti. Quanto all'argomento relativo al finanziamento illegittimo tanto di attività operative quanto della seconda rata del prezzo di acquisto della partecipazione nel capitale della Sabena, è sufficiente ricordare che le censure formulate al riguardo sono già state respinte (v. supra, punti 137-141 e 223).

348 Per quanto riguarda infine l'assertiva superfluità della condizione n. 6, si deve osservare che, anche supponendo che il divieto di impiegare un aiuto per l'acquisizione di partecipazioni figuri già nell'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato, l'utilità di detta condizione consiste nel consentire alla Commissione di adire direttamente la Corte, in forza dell'art. 93, n. 2, secondo comma, senza essere obbligata ad instaurare previamente il procedimento previsto dall'art. 93, n. 2, primo comma, o quello di cui all'art. 169 (v. sentenza *British Aerospace e Rover/Commissione*, citata supra, nel punto 290, punto 11). Peraltro, la condizione n. 6 non si limita a vietare l'acquisizione di partecipazioni, ma impone anche l'impiego esclusivo dell'aiuto per gli obiettivi di ristrutturazione dell'*Air France*.

349 Ne consegue che le censure formulate contro la condizione di autorizzazione n. 6 devono essere respinte.

d) Sulla condizione di autorizzazione n. 7

350 Si deve ricordare che detta condizione obbliga le autorità francesi a non aumentare «oltre il numero di 146, nell'arco del periodo di ristrutturazione, gli aeromobili utilizzati dalla Compagnie nationale Air France».

Esposizione sommaria degli argomenti delle parti

351 Le ricorrenti ritengono che la Commissione abbia considerato a torto che detta condizione sarebbe stata operante. Infatti essa non riguarderebbe la attività di «wet lease», attraverso le quali indirettamente l'Air France avrebbe potuto aumentare il numero di aeromobili effettivamente a sua disposizione. Inoltre, la Commissione non avrebbe preso in considerazione il fatto che l'Air France potesse continuare ad ordinare nuovi aeromobili e ad ampliare la propria flotta tramite l'Air Inter, non solo perché la presenza dell'Air Inter nel gruppo Air France significa che le due compagnie hanno importanti interessi economici in comune, ma anche a causa della loro fusione prevista per l'inizio del 1997. Tutti i nuovi aeromobili ordinati e ricevuti dall'Air Inter finirebbero all'Air France nel 1997. Peraltro nulla impedirebbe all'Air France di finanziare gli acquisti di aeromobili per l'Air Inter. La strategia del gruppo Air France sarebbe quella di fare dell'Air Inter un vettore europeo. Al riguardo, la gestione di alcune rotte, già gestite dall'Air France, sarebbe in procinto di essere trasferita all'Air Inter. Tale meccanismo equivarrebbe in pratica a permettere all'Air France di aumentare la propria flotta operativa oltre il limite di 146 aeromobili facendo ricorso alla flotta di una società consorella, la cui espansione non è limitata da nessun impegno.

352 La Commissione contesta la fondatezza di tali censure.

Giudizio del Tribunale

353 Per quanto riguarda gli eventuali «wet lease», si deve rilevare che, come ha dichiarato la Commissione dinanzi al Tribunale, la condizione n. 7 si applica anche agli aerei noleggiati con i loro equipaggi. Infatti, imponendo un limite al numero di

aerei «utilizzati» dall'Air France, tale condizione non riguarda solo gli aerei di proprietà dell'Air France, ma anche quelli che un'altra compagnia avrà messo a sua disposizione ai fini del loro esercizio. Inoltre, detta condizione deve essere letta contestualmente al piano di ristrutturazione dell'Air France che, sotto il controllo della Commissione e dei consulenti indipendenti menzionati dall'art. 2 della decisione impugnata, prevede che il numero di posti offerti sarà lievemente diminuito rispetto al 1993 (GU, pag. 75).

354 Per quanto riguarda i riferimenti all'Air Inter, è sufficiente ricordare che, per tutta la durata della ristrutturazione dell'Air France, l'Air Inter deve essere considerata come una compagnia autonoma, che le relazioni commerciali tra le due compagnie sono disciplinate dalla condizione di autorizzazione n. 1, che un'eventuale elusione per il tramite dell'Air Inter delle condizioni imposte all'Air France, se può indurre la Commissione ad esigere la ripetizione dell'aiuto versato, non inficia la legittimità della decisione impugnata e che l'eventuale fusione dell'Air France con l'Air Inter riguarda quest'ultima compagnia allo stesso modo di qualunque compagnia aerea indipendente dall'Air France (v. supra, punti 292 e 313-315).

355 Di conseguenza le censure formulate contro la condizione di autorizzazione n. 7 devono essere respinte.

e) Sulla condizione di autorizzazione n. 8

356 Si deve ricordare che detta condizione obbliga le autorità francesi a non aumentare, «nell'arco del periodo di ristrutturazione, l'offerta della Compagnie nationale Air France oltre i livelli raggiunti nel 1993 sulle rotte (...) da Parigi verso tutte le destinazioni del SEE (7 045 Mio di posti chilometro offerti) [e] dalle province francesi verso tutte le destinazioni nel SEE (1 413,4 Mio di posti chilometro offerti). Quest'offerta potrà essere aumentata del 2,7% all'anno, a meno che il tasso di crescita di ciascuno dei relativi mercati risulti inferiore. Se tuttavia il tasso di crescita annuale di questi mercati è superiore al 5%, l'offerta potrà essere aumentata, oltre al 2,7%, dell'incremento che eccede il 5%».

Esposizione sommaria degli argomenti delle parti

357 La ricorrente nella causa T-394/94 contesta alla Commissione di aver commesso un errore manifesto di valutazione concludendo, nella decisione impugnata, che il settore del trasporto aereo non è colpito da una crisi strutturale di sovraccapacità. Così facendo, la Commissione non avrebbe apparentemente tenuto conto dell'esistenza passata ed attuale di una sovraccapacità, benché quest'ultima sia stata espressamente confermata dal «Comitato dei saggi» nella relazione sull'aviazione civile europea, redatta nel gennaio 1994 su richiesta della stessa Commissione. Il «Comitato dei saggi» avrebbe, in particolare, ritenuto che la sovraccapacità fosse in parte imputabile agli aiuti di Stato che erano stati accordati. La tesi della Commissione, secondo la quale la sovraccapacità è solo un «fenomeno temporaneo», sarebbe dunque confutata dalle fonti stesse della Commissione.

358 Le ricorrenti considerano che, in un settore colpito dalla sovraccapacità, la contropartita di un aiuto di Stato dev'essere una riduzione dell'offerta del beneficiario, anche se il mercato è in espansione. Detto obbligo sussisterebbe anche se la sovraccapacità fosse solo un fenomeno temporaneo. Le ricorrenti nella causa T-371/94 ritengono che la nozione di «contropartita» occupi un posto di rilievo nelle numerose decisioni della Commissione, comprese quelle relative agli aiuti di Stato concessi a fabbricanti di automobili risalenti agli anni '80, epoca nella quale il mercato dell'automobile soffriva di sovraccapacità, ma cresceva notevolmente (v., in particolare, la decisione della Commissione 31 maggio 1989, 89/661/CEE, relativa agli aiuti concessi dal governo italiano all'impresa Alfa Romeo, GU L 394, pag. 9). Esse aggiungono che la contropartita non può essere evitata per la semplice ragione che il mercato è in crescita, dato che non si può mai escludere il rischio che ricompaia la sovraccapacità. Il Regno di Danimarca considera che un raffronto con le decisioni Sabena, TAP, Aer Lingus e Olympic Airways (citata supra, nei punti 55 e 174) dimostra che tali altri casi comportavano tutti riduzioni di capacità imposte al beneficiario dell'aiuto di Stato.

359 Peraltro, la Commissione avrebbe dichiarato a torto — fondandosi sulle statistiche della IATA che prevedevano una crescita annuale pari al 6% — che la sovraccapacità sul mercato dei trasporti aerei avrebbe potuto scomparire entro il 1995. Di fatto, le statistiche della IATA sarebbero poco solide e le valutazioni di quest'ultima sarebbero di frequente errate. Inoltre, la crescita del traffico non potrebbe essere esaminata senza tenere conto dei fattori che la provocano. Sul mercato del trasporto aereo la crescita del traffico che si verifica allo stato attuale sarebbe stata in gran parte ottenuta mediante un ribasso sulle tariffe e quindi riducendo il rendimento al di sotto del livello necessario alla sopravvivenza di numerose compagnie aeree.

360 Le ricorrenti sostengono che l'Air France potrebbe utilizzare l'Air Inter per aumentare la propria capacità e la propria quota di mercato senza restrizioni fino alla loro fusione nel 1997. In questo contesto le ricorrenti ricordano che, se è poco verosimile che l'Air France gestisca un maggior numero di rotte interne, ciò è conseguenza del piano strategico nell'ambito del quale l'esercizio della rete nazionale e di talune rotte europee è stato demandato all'Air Inter.

361 Le ricorrenti sottolineano che le limitazioni di capacità si applicano unicamente alle rotte tra la Francia e le destinazioni all'interno del SEE, Francia esclusa. Ad eccezione della rotta Parigi (CDG)-Nizza, l'Air France gestirebbe all'interno del SEE solo le rotte tra la Francia e gli altri paesi del SEE. In seguito all'entrata in vigore del regolamento del Consiglio 23 luglio 1992, n. 2408, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie (GU L 240, pag. 8; in prosieguo il «regolamento n. 2408/92») i vettori aerei del SEE sarebbero liberi di gestire qualsiasi linea tra due Stati membri del SEE e di offrire servizi limitati di cabotaggio all'interno di qualsiasi Stato membro diverso dal loro. Ne risulterebbe che l'Air France è totalmente libera quanto alla capacità che può offrire sulle rotte tra due Stati membri del SEE diversi dalla Francia, nonché sulle rotte all'interno di uno Stato membro diverso dalla Francia.

362 Alle ricorrenti sembra che la condizione n. 8 non sia intesa a ricomprendere la capacità offerta dall'Air France interamente all'interno della Francia. Inoltre, le

limitazioni di capacità avrebbero poca importanza dal momento che nel 1993 — anno di riferimento — l'offerta dell'Air France aveva raggiunto un livello record. Del resto la condizione si applicherebbe soltanto al traffico passeggeri. La Commissione non spiegherebbe perché non sia stato posto alcun limite alla capacità dell'Air France in materia di merci. Infine, l'impegno relativo agli aumenti di capacità non impedirebbe all'Air France di far ricorso al «wet lease» per accrescere la propria capacità.

363 Le ricorrenti contestano inoltre alla Commissione di aver commesso un errore manifesto di valutazione nello stabilire un legame tra la limitazione della capacità dell'Air France e una riduzione della sua quota di mercato nel SEE. Infatti, la Commissione avrebbe dichiarato nella decisione impugnata che, limitando l'offerta dell'Air France al di sotto della crescita di mercato, «la sua quota di mercato nel SEE» si sarebbe ridotta a vantaggio dei suoi concorrenti (GU, pag. 87). Ora, secondo le ricorrenti, anche se si applicasse il limite massimo del 2,3% (vale a dire 5% -2, 7%) del tasso di crescita della capacità dell'Air France, quest'ultima potrebbe conservare la propria quota di mercato aumentando semplicemente il coefficiente di carico di un po' più dell'1%. Il Regno Unito rileva lo stesso errore manifesto di valutazione, aggiungendo che da un aumento del 3,8% del coefficiente di carico (GU, pag. 87) e da un aumento autorizzato del 2,7% della capacità risulta che il numero dei passeggeri dell'Air France dovrebbe crescere del 6,6% (vale a dire $1,038 \times 1,027 = 1,066$), cifra superiore alla prevista crescita di mercato del 5,5% annuo (GU, pag. 77).

364 La Commissione, la Repubblica francese e l'Air France contestano la fondatezza di dette censure.

Giudizio del Tribunale

365 Affermando, nella decisione impugnata, che il settore dell'aviazione civile europea non soffriva di una sovraccapacità strutturale, poiché la sovraccapacità esistente doveva essere solo un fenomeno temporaneo, la Commissione si è fondata essen-

zialmente su talune statistiche della IATA del 1993, che prevedevano un incremento annuale del 6% per il traffico aereo (GU, pag. 82). Ora, la IATA è un organismo internazionale di rinomanza mondiale al quale aderiscono quasi tutte le compagnie aeree e che pubblica regolarmente previsioni di traffico riconosciute dagli operatori del settore. Ne consegue che la Commissione poteva basarsi, senza commettere errori manifesti, sui dati pubblicati da detto organismo per ritenere che non sussistesse una sovraccapacità strutturale.

366 Questa analisi non è contraddetta dal rapporto del «Comitato dei saggi» che, pur se raccomanda, in termini generali, di prendere in considerazione una riduzione di capacità, non si pronuncia sulla natura strutturale o temporanea della sovraccapacità esistente. Peraltro, come ha sottolineato l'Air France dinanzi al Tribunale senza essere smentita al riguardo, l'andamento del trasporto aereo ha confermato il giudizio della Commissione, giacché nel frattempo la sovraccapacità è stata riassorbita.

367 Il Tribunale considera poi che la Commissione, avendo ritenuto insussistente una sovraccapacità strutturale, era legittimata a concluderne che la situazione del settore dell'aviazione non giustificava una riduzione globale delle capacità (GU, pag. 82). Ne consegue necessariamente che la Commissione non ha commesso alcun errore manifesto di valutazione astenendosi dall'imporre una riduzione delle capacità dell'Air France o dell'Air Charter. Seguendo tale iter logico, la Commissione non era quindi costretta a procedere ad un'analisi, con riguardo alla situazione delle capacità, delle rotte sulle quali l'Air France e le sue controllate si trovavano in concorrenza con altre compagnie aeree europee, ma poteva semplicemente prescrivere limiti all'espansione dell'Air France, purché detti limiti non compromettessero le possibilità della compagnia di ripristinare la propria efficienza finanziaria e la propria competitività. Queste considerazioni si applicano anche al settore merci che, come si è rilevato in precedenza (punto 336), costituisce un'importante attività dell'Air France.

368 Tenuto conto della situazione specifica dell'Air France, una delle tre maggiori compagnie europee, non è pertinente il riferimento ad eventuali riduzioni di capacità effettuate da altre compagnie di dimensioni molto più modeste, quali l'Aer Lingus, la TAP, la Sabena o l'Olympic Airways. Lo stesso dicasi per il rinvio al mercato

automobilistico degli anni '80, giacché non è stato prospettato alcun elemento atto a comprovare la pertinenza specifica di detto mercato per l'analisi del settore dell'aviazione civile negli anni 1992-94 e delle sue prospettive a medio termine (1994-1997). Quanto al rischio che l'Air France si servisse dell'Air Inter per aumentare la sua capacità, è sufficiente ricordare che le due compagnie vanno considerate indipendenti per la durata della ristrutturazione dell'Air France. Per quanto riguarda infine i «wet lease», la Commissione ha dichiarato dinanzi al Tribunale che qualsiasi volo di un aeromobile noleggiato assieme all'equipaggio sarebbe stato calcolato come un volo Air France ai fini della condizione n. 8. Le ricorrenti hanno preso atto di detta dichiarazione senza contestarla.

369 Quanto alla censura di eccessiva limitatezza della condizione n. 8, si deve ammettere che questa si riferisce solo alle rotte tra la Francia e gli altri paesi del SEE e non limita quindi l'offerta dell'Air France sulle linee tra due paesi SEE diversi dalla Francia, sulle linee all'interno di un paese SEE diverso dalla Francia e sulle linee interne francesi. Limitandosi alla rete Francia-SEE, la Commissione non ha però oltrepassato i limiti del suo ampio potere discrezionale.

370 Infatti, essa poteva trascurare il mercato interno francese per il fatto che l'Air France gestiva una sola linea interna; infatti il vettore nazionale francese era — e rimaneva a medio termine — l'Air Inter e quindi l'esclusione delle linee interne poteva avere solo un impatto economico trascurabile. Lo stesso vale per le linee interne di qualsiasi paese del SEE diverso dalla Francia, dato che — a norma dell'art. 3, n. 2, del regolamento n. 2408/92 e del punto 64. A, capitolo VI, dell'allegato XIII dell'Accordo SEE (Trasporti-Elenco di cui all'articolo 47; GU 1994, L 1, pag. 422), modificato dalla decisione del Comitato misto SEE n. 7/94, che modifica il protocollo 47 e alcuni allegati dell'Accordo SEE (GU 1994, L 160, pagg. 1, 87) — gli Stati del SEE non erano tenuti ad autorizzare, prima della fine del periodo della ristrutturazione dell'Air France, l'esercizio di diritti di cabotaggio. Di conseguenza, l'esercizio di dette linee poteva essere considerato eccezionale ed economicamente irrilevante. Tale considerazione è altrettanto pertinente per l'esercizio delle linee tra due paesi del SEE diversi dalla Francia, poiché giustamente la Commissione ha trascurato l'importanza economica di tale attività priva di collegamenti con la piattaforma dell'Air France a Parigi.

371 Quanto alla censura di erronea valutazione degli effetti di una limitazione della capacità dell'Air France sull'andamento della sua quota di mercato, si deve ammettere che la seguente frase figurante nella decisione impugnata: «poiché l'offerta di Air France viene limitata al di sotto del tasso di crescita del mercato, la sua quota di mercato nel SEE diminuirà a beneficio dei suoi concorrenti» (GU, pag. 87), può sembrare erronea in quanto la quota di mercato di un'impresa dipende non dal volume delle sue capacità, ma dal grado della loro utilizzazione. Si deve tuttavia ricordare che l'offerta dell'Air France, vale a dire le capacità della compagnia, è espressa, ai sensi della condizione n. 8, in numero di posti offerti alla clientela. Affermando che detta offerta sarebbe stata limitata al di sotto del tasso previsto di crescita del mercato, la Commissione ha quindi voluto solo limitare la facoltà dell'Air France di partecipare a tale crescita, vale a dire la sua quota di mercato potenziale definita in numero di posti offerti. Infatti, la Commissione ha espressamente dichiarato dinanzi al Tribunale che le limitazioni di offerta imposte all'Air France non erano affatto destinate ad impedire la realizzazione del suo piano di ristrutturazione, che prevede l'incremento della produttività della compagnia, produttività che, come la sua quota effettiva di mercato, poteva aumentare grazie al miglioramento del coefficiente di carico. Letta nel contesto degli obiettivi di ristrutturazione dell'Air France, la frase controversa non denota pertanto alcun errore manifesto della Commissione.

372 Per quanto riguarda infine l'addebito, mosso alla Commissione, di aver consentito all'Air France di superare la prevista crescita del traffico del 5,5%, è sufficiente osservare che la Commissione ha dichiarato, senza essere smentita al riguardo, che l'aumento previsto del 3,8% del coefficiente di carico dell'Air France si riferiva al periodo triennale della ristrutturazione e non costituiva un tasso annuale, poiché quest'ultimo ammontava all'1,2% circa. Applicando il metodo di calcolo proposto dal Regno Unito, il numero dei passeggeri dell'Air France dovrebbe crescere, di conseguenza, del 3,9% ($1,012 \times 1,027 = 1,039$), cifra inferiore alla crescita prevista del 5% annuo.

373 Da quanto precede consegue che le censure formulate contro la condizione di autorizzazione n. 8 devono essere respinte.

f) Sulla condizione di autorizzazione n. 9

- 374 Occorre ricordare che detta condizione impone alle autorità francesi di accertarsi «che Air France non applichi, nell'arco del periodo di ristrutturazione, pratiche intese a proporre tariffe inferiori a quelle praticate dai suoi concorrenti per un'offerta equivalente sulle rotte da essa esercite all'interno del SEE».

Esposizione sommaria degli argomenti delle ricorrenti

- 375 Le ricorrenti ritengono inefficaci i limiti imposti all'Air France in materia di fissazione dei prezzi. Il testo di detta condizione farebbe pensare che essa si applichi solo alle linee dell'Air France esistenti, vale a dire le linee che essa esercisce al momento attuale tra Parigi e la provincia francese, da un lato, e le altre destinazioni all'interno del SEE, d'altro lato. Esse sostengono che l'Air France offre tutta una gamma di tariffe promozionali. Poiché tali tariffe erano già praticate al momento dell'adozione della decisione impugnata, si potrebbe supporre che esse non siano riguardate dalla condizione. Dopo l'adozione della decisione impugnata l'Air France avrebbe continuato a proporre analoghe offerte promozionali. Ad ogni modo, le compagnie aeree regolerebbero le loro tariffe medie non tanto aumentandone o diminuendone il livello quanto controllando l'accesso dei passeggeri alle diverse categorie di prezzi. L'Air France potrebbe stracciare i prezzi aumentando il numero di posti offerti a dette tariffe promozionali. Peraltro, sarebbe molto spesso impossibile per un terzo conoscere le tariffe applicate da un concorrente, in quanto esse sarebbero segrete. Inoltre, i prodotti offerti dai vettori su una medesima linea sarebbero tanto diversi e tanto difficili da raffrontare tra loro che sarebbe assai arduo, nella maggior parte dei casi, provare che una determinata tariffa sia inferiore ad un'altra.

- 376 All'Air France non sarebbe impedito di esercitare una pressione al ribasso sui prezzi inondando una data linea di un'offerta in eccesso, e riducendo la propria capacità su altre destinazioni. Infine, la condizione considerata non riguarderebbe

la politica tariffaria dell'Air France per prodotti o prestazioni di servizi in altri settori legati al trasporto aereo, quale la manutenzione degli aeromobili. Allo stesso modo sarebbe impossibile sapere se l'espressione «sulle rotte da essa esercite all'interno del SEE» riguarda i servizi offerti dall'Air Charter.

377 Le società Maersk aggiungono che, a causa dell'imprecisione della condizione n. 9, l'Air France sarebbe in grado di utilizzare l'aiuto per attuare e finanziare servizi più costosi, offerti sotto le apparenze di un'«offerta equivalente». Il recente annuncio fatto dall'Air France di un ammodernamento del suo servizio di lunga distanza, il cui costo è valutato in 500 milioni di FF, ne costituirebbe un tipico esempio. In conseguenza di ciò, i concorrenti che non beneficiano di un aiuto di Stato sarebbero costretti a reagire introducendo livelli più elevati di servizi o riducendo i prezzi. Il Regno di Svezia rileva inoltre il carattere assai ampio delle nozioni «price leadership» e «offerta equivalente», che sarebbero fonte di incertezze dal punto di vista giuridico. Dette nozioni non sarebbero idonee ad impedire all'Air France di aumentare l'offerta di prezzi ribassati grazie all'aumento di capacità su talune linee determinate.

378 La Commissione contesta la fondatezza di tali censure.

Giudizio del Tribunale

379 Occorre anzitutto rilevare che nulla nel testo della condizione n. 9 autorizza ad interpretarla come applicantesi solo alle rotte servite dall'Air France al momento dell'adozione della decisione impugnata. Risulta anzi da detto testo che il divieto della leadership in materia di prezzi riguarda tutte le linee esercite dall'Air France «nell'arco del periodo di ristrutturazione», il che ricomprende anche le linee inaugurate dopo l'adozione della decisione impugnata.

- 380 Si deve poi osservare che, attraverso la condizione di autorizzazione n. 1, l'Air Charter, in quanto società controllata dall'Air France per oltre il 50%, è anch'essa riguardata dalla condizione n. 9.
- 381 Per quanto riguarda le asserite possibilità dell'Air France di rendere più elastiche le condizioni relative all'accesso a tariffe promozionali o di sommergere talune linee con un'offerta in eccesso, il Tribunale ritiene che la Commissione era legittimata a considerare tali possibilità poco realistiche, dato che l'Air France era obbligata a procedere, sotto il controllo della Commissione e dei consulenti indipendenti di cui all'art. 2 della decisione impugnata, all'attuazione completa del piano di ristrutturazione, che prevedeva in particolare il miglioramento della sua redditività.
- 382 Le altre censure si limitano a rimettere in discussione la sola efficacia dell'applicazione della condizione n. 9 e non possono quindi essere prese in considerazione nel presente contesto (v. supra, punto 292).
- 383 Di conseguenza, le censure formulate contro la condizione di autorizzazione n. 9 devono essere respinte.

g) Sulla condizione di autorizzazione n. 10

- 384 Occorre ricordare che detta condizione impone alle autorità francesi di non concedere «un trattamento preferenziale ad Air France relativamente ai diritti di traffico».

Esposizione sommaria degli argomenti delle ricorrenti

- 385 Le ricorrenti ritengono che la Commissione abbia a torto considerato operante detta condizione. Infatti, dopo l'entrata in vigore, il 1° gennaio 1993, del regolamento n. 2408/92, la concessione dei diritti di traffico sarebbe divenuta priva di oggetto per quanto riguarda le rotte internazionali all'interno della Comunità e, dal 1° luglio 1994, all'interno del SEE. Tali diritti sarebbero acquisiti automaticamente dalle compagnie aeree del SEE. Peraltro, esse accusano le autorità francesi di non applicare correttamente le disposizioni del regolamento n. 2408/92 e di proteggere gli interessi dell'Air France e dell'Air Inter.
- 386 Esse sostengono che la condizione si applica, infatti, solo all'esercizio delle linee interne. Anche in tal caso, essa sarebbe ampiamente priva di pertinenza, poiché l'Air France esercisce una sola linea interna e poiché le compagnie aeree del SEE non francesi non devono ottenere diritti di traffico per il mercato interno francese. In ogni caso, l'accesso di tali compagnie aeree a detto mercato sarebbe limitato fino al 1° aprile 1997. Peraltro, sulla maggior parte delle rotte redditizie i diritti dell'Air Inter sarebbero protetti dalle autorità francesi a norma dell'art. 5 del regolamento n. 2408/92, che prevede che possano sussistere temporaneamente le concessioni esclusive sulle rotte interne.
- 387 Esse rilevano che, anche se la condizione fosse valida, essa sarebbe inoperante poiché le persone alle quali è stata delegata la concessione dei diritti di traffico fanno parte o del consiglio di amministrazione dell'Air France o del consiglio di amministrazione della holding. Ciò provocherebbe per i vettori aerei concorrenti un rischio di discriminazione che una semplice condizione non potrebbe evitare.
- 388 In tale contesto le ricorrenti precisano che gli Stati membri possono chiedere alle compagnie aeree di presentare i loro programmi di esercizio per una data rotta prima dell'apertura del servizio considerato. In Francia l'accettazione o il rifiuto dei programmi di esercizio competerebbe alla direzione generale dell'aviazione

civile e al servizio del traffico aereo. Tali autorità potrebbero effettivamente impedire ad una compagnia aerea di valersi dei propri diritti automatici di traffico, rifiutandosi illegittimamente di autorizzare i loro programmi di esercizio. Gli avvenimenti verificatisi successivamente all'adozione della decisione della Commissione 94/290/CE (citata supra, nel punto 266) sarebbero esemplari in proposito. Al riguardo le ricorrenti rinviano a numerose lettere delle suddette autorità che esprimono tale diniego di approvazione.

389 In ogni caso, l'Air France, la direzione generale dell'aviazione civile e il servizio del traffico aereo sarebbero tutti sotto la tutela generale del ministro dei Trasporti. La giurisprudenza della Corte confermerebbe che un nesso organico tra un'impresa in concorrenza con altre imprese e gli enti che dirigono tale mercato è contrario al combinato disposto degli artt. 86 e 90 del Trattato, proprio a motivo del rischio di discriminazioni inerente a tale situazione (sentenze 19 marzo 1991, causa C-202/88, Francia/Commissione, Racc. pag. I-1223, punti 51 e 52, e 27 ottobre 1993, causa C-69/91, Decoster, Racc. pag. I-5335, punti 12-22).

390 La Commissione contesta la fondatezza di tali censure.

Giudizio del Tribunale

391 Per quanto riguarda le censure relative all'eccessiva limitatezza della condizione n. 10, si deve rilevare che le compagnie aeree europee hanno sempre bisogno di ottenere diritti di traffico per le rotte tra il SEE e le destinazioni esterne al SEE, non riguardate dal regolamento n. 2408/92. Come ha rilevato la Commissione dinanzi al Tribunale, l'Air France si trova in concorrenza, su tali linee, con altre compagnie aeree francesi quali la TAT, l'Euralair, la Corsair, l'AOM e l'Air Liberté. Ne consegue che la condizione n. 10 è pertinente per questo settore del traffico aereo. Lo stesso vale per quanto riguarda il traffico ricompreso nella sfera d'applicazione del regolamento n. 2408/92, poiché le autorità nazionali, indipendentemente dai diritti di traffico propriamente detti, decidono, al termine di un

procedimento formale di autorizzazione, circa le modalità di applicazione di detto regolamento. Peraltro, le ricorrenti e le parti intervenute a sostegno delle loro conclusioni hanno espressamente rimproverato alle autorità francesi di aver applicato in modo non corretto il detto regolamento allo scopo di proteggere gli interessi dell'Air France e dell'Air Inter.

392 Va aggiunto che, pur se le autorità francesi sono tenute, in base al principio di non discriminazione, a non riservare un trattamento preferenziale all'Air France, l'utilità della condizione n. 10 consiste, come è stato già esposto in precedenza (punto 348), nel permettere alla Commissione di adire direttamente la Corte, senza essere obbligata ad instaurare previamente il procedimento previsto dall'art. 93, n. 2, primo comma, o quello contemplato dall'art. 169 del Trattato.

393 Le altre censure menzionano il rischio che le autorità francesi, a causa dei loro stretti rapporti con l'Air France, impediscano ad altre compagnie di valersi dei loro diritti di traffico. Tali censure si limitano quindi a rimettere in discussione l'efficace applicabilità della condizione n. 10 e non possono pertanto essere prese in considerazione nel presente contesto (v. supra, punto 292).

394 Ne consegue che le censure formulate contro la condizione di autorizzazione n. 10 devono essere respinte.

h) Sulla condizione di autorizzazione n. 11

395 Occorre ricordare che detta condizione impone alle autorità francesi di vigilare affinché l'Air France non gestisca, «nell'arco del periodo di ristrutturazione, un numero di rotte tra la Francia e gli altri paesi del SEE con voli di linea superiore a quello gestito nel 1993 (89 rotte)».

Esposizione sommaria degli argomenti delle ricorrenti

- 396 Le ricorrenti considerano che detta condizione è inoperante, per il fatto che indica un numero massimo che non impedisce all'Air France di inaugurare nuove linee e chiuderne altre. Inoltre, l'Air France potrebbe aumentare il numero di destinazioni da essa servite al di là del limite delle 89 imposte, mediante i «wet lease», e il numero di collegamenti verso la Francia o a partire dalla Francia, introducendo collegamenti indiretti che attraversino altri Stati membri prolungando alcune linee esistenti, ad esempio, trasformando la linea Londra-Parigi nella linea Londra-Parigi-Roma. L'Air Inter inizierebbe già a servire destinazioni europee esercite sino ad ora dall'Air France, nella prospettiva della fusione prevista per il 1997. Di conseguenza, l'Air France sarebbe in grado di inaugurare nuove linee entro il limite delle 89. Ogni volta che l'Air France intendesse aprire una nuova linea, le sarebbe sufficiente trasferire una delle linee da essa servite all'Air Inter, sapendo che il complesso delle loro attività europee verrebbe comunque fuso nel 1997.
- 397 Per quanto riguarda il trasferimento di linee dell'Air France all'Air Inter, esse ricordano l'opinione espressa dal direttore del gruppo Air France, riferita in un articolo di stampa nel settembre 1994, dal quale emerge che l'Air Inter avrebbe rilevato un certo numero di linee dell'Air France nel corso dei due anni successivi: l'Air Inter avrebbe dovuto esercire in nome proprio i voli verso il Magreb, la penisola iberica, la Gran Bretagna e l'Irlanda. I dirigenti del gruppo riterrebbero di avere piena facoltà di procedere a tali scambi, tanto più che l'Air Inter non sarebbe riguardata da tali limiti di capacità.
- 398 Esse notano infine che le statistiche raccolte dall'Official Airline Guide rivelano che l'Air France eserciva solo 64 linee nel SEE nel maggio 1994. Di conseguenza, il fatto che la Commissione abbia accettato una limitazione della rete dell'Air France a 89 rotte autorizzerebbe la compagnia ad aprire 25 linee supplementari tra la Francia e gli altri Stati del SEE. Peraltro, la condizione n. 11 non riguarderebbe né le rotte all'interno della Francia né quelle tra due Stati del SEE diversi dalla Francia.

399 La Commissione, la Repubblica francese e l'Air France contestano la fondatezza di dette censure.

Giudizio del Tribunale

400 Per quanto riguarda i «wet lease» e il prolungamento di linee esistenti, si deve rilevare che la Commissione ha dichiarato dinanzi al Tribunale che questi due tipi di misura ricadono sotto la condizione n. 11. Le ricorrenti hanno preso atto di detta interpretazione senza contestarla.

401 Per quanto concerne il riferimento all'Air Inter, è sufficiente ricordare che il comportamento di detta compagnia, indipendente dall'Air France per la durata della ristrutturazione di questa, non è pertinente nel presente contesto, tanto più che le affermazioni espresse riguardo ad un trasferimento di linee tra l'Air France e l'Air Inter si basano su un articolo di stampa successivo alla data dell'adozione della decisione impugnata.

402 Quanto all'esclusione delle linee interne francesi e delle linee tra gli Stati del SEE diversi dalla Francia, è sufficiente ricordare che la Commissione era legittimata a ritenere che l'impatto economico di dette linee fosse tanto insignificante da poter essere trascurato nel presente contesto (v. supra, punto 370).

403 Per quanto concerne la possibilità dell'Air France di aprire nuovi collegamenti e di chiuderne altri, rispettando il numero massimo di 89 linee, la Commissione ha giustamente dichiarato dinanzi al Tribunale che non poteva avere l'intenzione di impedire all'Air France di reagire alla domanda del mercato, purché fossero rispettate tutte le condizioni di autorizzazione. In effetti, la realizzazione del piano di ristrutturazione destinato a ripristinare l'efficienza finanziaria e la competitività dell'Air France sarebbe compromessa in assenza di tale elasticità.

- 404 Infine, per quel che riguarda la censura secondo cui l'Air France eserciva solo 64 linee all'interno del SEE nel maggio 1994, cosicché il fatto che la Commissione avesse ammesso una rete di 89 linee autorizzava l'Air France ad aprire 25 linee supplementari, il Tribunale ritiene che la Commissione non abbia oltrepassato i limiti del suo ampio potere discrezionale prendendo in considerazione il numero di linee gestite dall'Air France nel 1993, allo stesso modo in cui ha limitato, nell'ambito delle condizioni di autorizzazione nn. 8 e 12, le offerte rispettivamente dell'Air France e dell'Air Inter al livello raggiunto nel 1993.
- 405 Ne consegue che le censure formulate contro la condizione di autorizzazione n. 11 non possono essere accolte.

i) Sulla condizione di autorizzazione n. 12

- 406 Occorre ricordare che detta condizione impone alle autorità francesi di limitare, «nell'arco del periodo di ristrutturazione, la capacità di Air Charter (...) ai livelli del 1993 (3 047 posti e 17 aeromobili), con un eventuale incremento annuale corrispondente al tasso di crescita del mercato».

Esposizione sommaria degli argomenti delle parti

- 407 Le ricorrenti sostengono che la limitazione dell'offerta dell'Air Charter è inefficace. L'Air Charter non sarebbe un vettore aereo, ma più esattamente un'agenzia commerciale la cui attività è quella di prendere a noleggio charter per gli operatori turistici. Ora, sui 17 aerei gestiti dall'Air Charter nel 1993, solo otto sarebbero appartenuti al gruppo Air France e nove sarebbero stati noleggiati. I contratti di noleggio sarebbero scaduti nel corso del 1995. La limitazione dell'offerta sarebbe stata proposta dalle autorità francesi e accettata dalla Commissione in un'epoca in cui l'Air Charter aveva già informato i noleggiatori che non avrebbe rinnovato i contratti di noleggio. L'Air Charter sarebbe dunque autorizzata a introdurre sino a

nove aeromobili di sostituzione nella propria flotta e quindi, potenzialmente, ad aumentare la propria capacità del 20-25% su un mercato sul quale la concorrenza è già estremamente vivace. I noleggiatori, recuperando nove aeromobili, sarebbero necessariamente in concorrenza con l'Air Charter che, in quanto beneficiaria dell'aiuto, sarebbe in grado di dare a noleggio i propri aerei a prezzi artificialmente bassi.

408 Esse aggiungono che il Progetto non prevede misure di ristrutturazione per l'Air Charter e che quest'ultima riceverà malgrado ciò una parte dell'aiuto. Di conseguenza, la limitazione dell'offerta avrebbe costituito un invito rivolto ad una società sovvenzionata dallo Stato, non sottoposta a misure di ristrutturazione, ad utilizzare l'aiuto per raddoppiare la propria flotta e, in ogni caso, ad aumentare l'offerta sul mercato francese dei charter.

409 Il Regno Unito ritiene che l'Air France o l'Air Charter avrebbero dovuto assumere un impegno in base al quale l'Air Charter avrebbe acquistato solo il numero di aeromobili necessari alla sostituzione della capacità perduta a causa del mancato rinnovo dei contratti di noleggio.

410 La Commissione, la Repubblica francese e l'Air France contestano la fondatezza di dette censure.

Giudizio del Tribunale

411 Per quanto riguarda il rischio che l'Air Charter pratici prezzi artificialmente bassi, è sufficiente ricordare che la compagnia, controllata dall'Air France per oltre il 50%, deve rispettare la condizione di autorizzazione n. 9, che le vieta di proporre tariffe inferiori a quelle praticate dai suoi concorrenti per un'offerta equivalente. Di

conseguenza, la Commissione poteva legittimamente considerare che l'Air France avrebbe gestito la propria offerta, come qualunque impresa commerciale, unicamente in funzione delle necessità di mercato.

412 Occorre inoltre rilevare che la condizione n. 12, in quanto vieta ogni sviluppo dell'offerta dell'Air Charter oltre il livello del 1993, salvo che in caso di crescita di mercato, non ha l'effetto di autorizzare un raddoppio della flotta esercita dalla compagnia. Come ha sottolineato la Commissione dinanzi al Tribunale, nulla la obbligava ad imporre all'Air Charter di rinnovare i contratti di noleggio che aveva appena risolto per ragioni commerciali e finanziarie o di astenersi dal sostituire gli aerei i cui contratti di noleggio stavano per scadere, fatto che avrebbe penalizzato l'Air Charter riducendone la flotta in esercizio in misura superiore al 50%.

413 Quanto all'argomento secondo cui l'Air Charter avrebbe ricevuto una parte dell'aiuto, benché il Progetto non prevedesse nessuna misura di ristrutturazione per la compagnia, è sufficiente osservare che il piano di ristrutturazione dell'Air France contempla effettivamente il settore charter del gruppo Air France e che, in ogni caso, la condizione di autorizzazione n. 6 vieta l'impiego dell'aiuto per scopi diversi da quelli della ristrutturazione.

414 Di conseguenza, le censure formulate contro la condizione di autorizzazione n. 12 devono essere respinte.

j) Sulla condizione di autorizzazione n. 13

415 Occorre ricordare che detta condizione impone alle autorità francesi di garantire che «qualsiasi cessione di beni e prestazione di servizi da parte di Air France ed a favore di Air Charter sarà effettuata ai prezzi di mercato».

Esposizione sommaria degli argomenti delle ricorrenti

- 416 Le ricorrenti considerano detta condizione inefficace. Da un lato, sarebbe impossibile attuarla poiché la nozione di «prezzo di mercato» è imprecisa e implica che l'Air France tratti una delle sue controllate — il cui presidente è stato nominato direttore delle operazioni francesi dell'Air France — come se non fosse sua consociata, accordandole nel contempo una parte di aiuto. Per il resto, detta condizione non sarebbe diretta a controllare la vendita di beni e la prestazione di servizi da parte dell'Air Charter all'Air France. Queste operazioni non avrebbero quindi necessità di rispecchiare il prezzo di mercato.
- 417 La Commissione contesta la fondatezza di dette censure.

Giudizio del Tribunale

- 418 In quanto tali censure si limitano a rimettere in discussione solo l'efficace applicabilità della condizione n. 13, è sufficiente ricordare che esse devono essere escluse dal presente contesto (v. supra, punto 292).
- 419 Per ciò che riguarda l'argomento secondo cui detta condizione non si riferiva né alla vendita di beni, né alla prestazione di servizi da parte dell'Air Charter all'Air France, occorre rilevare che la Commissione ha dichiarato dinanzi al Tribunale, senza essere smentita al riguardo, che l'Air Charter non forniva beni o servizi rilevanti all'Air France. Peraltro, le stesse ricorrenti nella causa T-371/94 hanno ammesso, a proposito della condizione di autorizzazione n. 12, che l'Air Charter non era un vettore aereo, ma più esattamente un'agenzia commerciale la cui attività consisteva nel prendere a noleggio charter per gli operatori turistici e che disponeva di un organico di circa 40 dipendenti, senza meccanici né personale navigante.

Di conseguenza, la Commissione era legittimata a trascurare l'impatto economico di tali cessioni o prestazioni di servizi.

420 Ne consegue che le censure formulate contro la condizione di autorizzazione n. 13 non possono essere accolte.

k) Sulle condizioni di autorizzazione nn. 15 e 16

421 Occorre ricordare che dette condizioni di autorizzazione impongono alle autorità francesi di

— ottenere «al più presto, di concerto con la società "Aéroport de Paris", la modificazione delle norme relative alla distribuzione del traffico del sistema aeroportuale di Parigi ai sensi della decisione della Commissione del 27 aprile 1994 sull'apertura della rotta Orly-Londra», e

— vigilare «affinché i lavori necessari alla risistemazione delle due aerostazioni di Orly, condotti dalla società "Aéroport de Paris", come pure un'eventuale saturazione di una delle due aerostazioni, non incidano sulle condizioni di concorrenza a detrimento delle compagnie che operano in tali aerostazioni».

Esposizione sommaria degli argomenti delle ricorrenti

422 Le ricorrenti fanno osservare che la condizione n. 15 altro non era se non un simulacro, dato che manifestamente le autorità francesi non hanno intenzione di rispettare la decisione 27 aprile 1994, come è provato dall'adozione, già nel maggio 1994, di norme per l'assegnazione dei diritti di traffico all'interno del sistema aeroportuale.

tuale di Parigi, in patente violazione della normativa comunitaria. Esse aggiungono che, mentre la decisione impugnata autorizzava l'Air France a ricevere la prima rata dell'aiuto immediatamente, la condizione n. 15 esigeva che il vantaggio concorrenziale dell'Air France risultante dalle norme sulla distribuzione del traffico nel sistema aeroportuale parigino fosse soppresso in un'epoca definita unicamente con l'espressione «al più presto».

423 Esse sottolineano il carattere illusorio della condizione n. 16, la quale sarebbe stata violata ancor prima di essere stata imposta, date le condizioni discriminatorie che regolano il trasferimento di tutte le compagnie francesi non appartenenti al gruppo Air France da Orly Ovest a Orly Sud e il raggruppamento dell'Air France e dell'Air Inter a Orly Ovest, condizioni che sarebbero state fissate prima dell'adozione della decisione. Infatti, l'ente Aéroports de Paris e l'Air France sarebbero entrambi sotto la tutela del ministro dei Trasporti. Ora, tali legami organici sarebbero in contrasto con il combinato disposto degli artt. 90 e 86 del Trattato a causa del rischio inerente di discriminazione che ne deriva. Il progetto di risistemazione delle aerostazioni di Orly sarebbe stato concepito in maniera tale da rendere difficile e dispendioso l'avvio di nuovi servizi da parte dei concorrenti dell'Air Inter a partire da Orly Sud. Di conseguenza, solo una modifica radicale del piano avrebbe potuto evitare una discriminazione nei confronti dei concorrenti dell'Air France.

424 In generale, esse sostengono, riguardo a dette condizioni, che un impegno il cui scopo è il rispetto della normativa non può essere considerato contropartita adeguata agli effetti secondari dell'aiuto, dato che le autorità francesi devono comunque rispettare la legge.

425 La Commissione contesta la fondatezza di dette censure.

Giudizio del Tribunale

426 Si deve rilevare che le censure formulate contro le condizioni nn. 15 e 16 si limitano a sottolineare tanto l'inefficacia quanto l'inutilità di dette condizioni. È quindi sufficiente ricordare, da un lato, che le censure dirette a mettere in discussione solo

l'efficace applicabilità di una condizione di autorizzazione dell'aiuto devono essere escluse da questo contesto (v. supra, punto 292) e, d'altro lato, che anche supponendo che le autorità francesi siano già tenute, in base ad altre disposizioni del diritto comunitario, a rispettare gli obblighi figuranti nelle condizioni di autorizzazione nn. 15 e 16, l'utilità di dette condizioni consiste nel consentire alla Commissione di adire direttamente la Corte senza essere obbligata ad instaurare previamente un procedimento amministrativo (v. supra, punto 348).

427 Di conseguenza, le censure formulate contro le condizioni di autorizzazione nn. 15 e 16 devono essere respinte.

428 Non essendo stata accolta nessuna delle censure formulate contro le condizioni di autorizzazione, si deve respingere definitivamente la censura relativa all'erroneità del metodo scelto dalla Commissione per esaminare l'impatto dell'aiuto sull'interesse comune (v. supra, punti 295-296).

429 Risulta da quanto precede che, con riserva dei precedenti punti 238-280, devono essere respinte tutte le censure relative ad errori che la Commissione avrebbe commesso nel ritenere che l'aiuto sia destinato a facilitare lo sviluppo di una determinata attività economica, senza alterare le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune. A questo proposito, le ricorrenti e le parti intervenute a sostegno delle loro conclusioni sono state in grado di difendere i loro diritti e il Tribunale ha potuto esercitare il proprio controllo giurisdizionale. Di conseguenza, e salvo quanto riguarda la valutazione degli effetti dell'aiuto sulla situazione concorrenziale dell'Air France relativamente alla sua rete di linee al di fuori del SEE e il relativo traffico aereo di raccordo, la decisione impugnata è, sotto tale profilo, conforme a quanto prescritto dall'art. 190 del Trattato, cosicché la censura di motivazione insufficiente deve essere respinta.

Per quanto riguarda le censure relative ad errori che la Commissione avrebbe commesso nel concludere che il piano di ristrutturazione è idoneo a ristabilire l'efficienza economica dell'Air France

Sull'asserita insufficienza generale del piano di ristrutturazione

— Esposizione sommaria degli argomenti delle parti

430 Le ricorrenti e le parti intervenute a sostegno delle loro conclusioni criticano, in maniera generale, l'insufficienza e l'imprecisione del piano di ristrutturazione. In questo contesto la ricorrente nella causa T-394/94 sostiene che la Commissione non ha adeguatamente indicato, nella decisione impugnata, in che misura l'aiuto fosse necessario al finanziamento delle proposte vaghe ed inappropriate contenute nel piano e le addebita di non aver insistito per ottenere un piano contenente dettagli precisi quanto alle misure necessarie a ripristinare l'efficienza dell'Air France. Le ricorrenti nelle due cause contestano alla Commissione di aver trascurato di corredare la decisione impugnata di una motivazione sufficiente, perché ha ommesso di tener conto delle osservazioni presentate dai terzi nel corso del procedimento amministrativo.

431 La Commissione considera, al contrario, che la decisione impugnata è sufficientemente motivata su detto punto. Quanto al merito, essa sostiene di aver valutato la coerenza e l'efficacia del piano di ristrutturazione intrinsecamente considerato, senza commettere errori di valutazione o di diritto.

— Giudizio del Tribunale

432 Il Tribunale ritiene che occorra verificare, in primo luogo, in particolare con riguardo alle censure essenziali che le parti interessate hanno sollevato nel corso del procedimento amministrativo (v. supra, punto 96), se la decisione impugnata sia

provvista di una motivazione sufficiente per quel che riguarda il piano di ristrutturazione elaborato e presentato dall'Air France.

433 Al riguardo, occorre rilevare che le parti predette hanno dichiarato nel corso del procedimento amministrativo che il piano di ristrutturazione, a causa del suo carattere inappropriato, insufficiente e troppo vago, non era idoneo a ripristinare l'efficienza dell'Air France. Esso sarebbe ancora meno rigoroso del piano precedente, il piano «PRE 2», che sarebbe già stato considerato insufficiente nell'agosto del 1992. Esso non rappresenterebbe ciò che è necessario per l'Air France, ma solo ciò che è accettabile per la Francia, dato che il «PRE 2», più rigoroso del piano controverso, è stato revocato a causa della protesta sociale. Peraltro, la Commissione dovrebbe tener conto, in tale contesto, del complesso dei piani di ristrutturazione varati dall'Air France in precedenza, che sarebbero tutti naufragati a causa della situazione politica e del potere dei sindacati.

434 Le parti interessate hanno sottolineato che il piano di ristrutturazione non avrebbe alcuna possibilità di successo se non fosse possibile licenziare i dipendenti in esubero, ridurre le retribuzioni e imporre al personale un miglioramento della produttività. Ora, la sola maniera realistica di ridurre i costi dell'Air France, vale a dire un aumento della produttività del personale, sarebbe prevista su base volontaria. Sarebbe quindi estremamente improbabile che l'atteso miglioramento della produttività del 30% venga conseguito. Il piano non prevederebbe alcuna riduzione dei vantaggi acquisiti dai dipendenti dell'Air France. Esso contemplerebbe solo una riduzione di 5 000 posti in tre anni, mentre la Lufthansa ne ha soppressi 8 000 in due anni e la British Airways 4 000 in un anno. Inoltre, il piano non terrebbe conto della crisi di sovraccapacità nel settore comunitario del trasporto aereo, ma contemplerebbe anzi un aumento della flotta e della capacità.

435 Esse hanno aggiunto che la cifra di 20 miliardi di FF prevista nel piano come aiuto di Stato non era chiara. Facendo riferimento ad un articolo di stampa, esse hanno rilevato che sussistevano indizi di una mancanza di chiarezza nei conti dell'Air France. La Commissione dovrebbe vigilare affinché i conti dell'Air France non nascondano nulla al riguardo. Peraltro, il presidente dell'Air France avrebbe

dichiarato nel febbraio 1994, in un articolo di stampa, che la compagnia doveva ottenere 8 miliardi di FF alla fine del mese di marzo; nell'ambito del PRE 2 sarebbe stata discussa la somma di 5 miliardi di FF.

436 Infine, il piano di ristrutturazione non farebbe mai menzione del gruppo Air France e non imporrebbe alcuna restrizione all'intero gruppo. Esso non si riferirebbe che all'Air France e non farebbe menzione delle future intenzioni del gruppo riguardo all'Air Inter. Ora, anche l'Air Inter avrebbe bisogno di essere ristrutturata. Pertanto, la Commissione dovrebbe esigere che il piano si estenda anche alle operazioni dell'Air Inter e dell'Air Charter.

437 Viste tali osservazioni, il Tribunale ricorda che nella decisione impugnata la Commissione espone la cronistoria dei vari piani di ristrutturazione adottati dall'Air France per affrontare i suoi problemi finanziari. Così, nel settembre 1991 l'Air France avrebbe adottato un primo piano di ristrutturazione («CAP'93») che prevedeva in particolare un conferimento di capitale dell'ordine di 5,8 miliardi di FF. Nell'ottobre 1992, dopo aver constatato un nuovo deterioramento della propria situazione finanziaria, il gruppo Air France avrebbe adottato un secondo piano di ristrutturazione («PRE 1»), che nei primi mesi del 1993 si sarebbe tuttavia rivelato inadatto a risanare la situazione del gruppo e sarebbe stato quindi accantonato. Nel settembre 1993 sarebbe stato varato un terzo piano («PRE 2»), poi abbandonato, a causa del rifiuto opposto dai sindacati, a vantaggio del Progetto (GU, pag. 74). Quanto al piano di ristrutturazione controverso, la Commissione afferma che esso è stato redatto dall'Air France sulla base di un documento elaborato da un consulente, Lazard Frères, che ha fissato anche l'importo della ricapitalizzazione necessaria per il ristabilimento della struttura finanziaria e della redditività dell'Air France. Essa fa rilevare che il piano, il cui obiettivo dovrebbe essere conseguito tra il 1° gennaio 1994 e il 31 dicembre 1996, prevede un aumento della produttività dell'Air France del 30% (GU, pag. 75).

438 Inoltre, la Commissione descrive e precisa «le grandi linee di forza del piano», vale a dire la riduzione dei costi e delle spese finanziarie (attraverso una diminuzione degli investimenti, una riduzione dei costi di esercizio e un aumento della produttività, nonché una diminuzione degli oneri finanziari), la modifica della concezione dei prodotti e il migliore impiego dei mezzi (in particolare attraverso iniziative commerciali e a livello della flotta e della rete), la riorganizzazione della compagnia

e la partecipazione dei dipendenti. La Commissione aggiunge che l'attuazione del piano verrà finanziata mediante l'aumento di capitale e la cessione di attivi non appartenenti all'attività principale (GU, pagg. 75 e 76).

439 Quanto alla valutazione della fattibilità del piano di ristrutturazione, la Commissione considera che esso prevede numerose misure che attestano una reale volontà di ristrutturazione della compagnia. Essa riconosce in particolare l'ampiezza degli sforzi compiuti sul piano sociale (congelamento degli stipendi, blocco delle promozioni, migliore utilizzazione del tempo di lavoro, distribuzione di azioni gratuite ai dipendenti come compensazione per una diminuzione del loro salario). Il personale interessato avrebbe approvato il programma con referendum. A seguito della sua approvazione da parte dei sindacati, la Commissione dichiara di essere convinta che la parte sociale del piano possa essere integralmente adottata e attuata (GU, pag. 82).

440 Inoltre, la Commissione considera la ristrutturazione della compagnia in centri di profitto tesi a razionalizzarne il funzionamento come uno dei punti di forza del piano. Essa rileva che gli incrementi di produttività previsti dal piano porteranno l'Air France al livello della «buona media» delle altre compagnie aeree, precisando di basare la sua analisi su un raffronto dei valori dell'indice di efficienza EPKT. Dopo aver spiegato il funzionamento di detta unità di misura, la Commissione constata che la produttività dell'Air France sarebbe aumentata del 33,3% nel corso del periodo di ristrutturazione. Il rapporto ottenuto nel 1996 sarebbe stato superiore al rapporto medio previsto delle altre sette grandi compagnie europee (Lufthansa, British Airways, KLM, Alitalia, Iberia, SAS e Swissair). In breve, la Commissione ritiene che il piano sia idoneo a ripristinare l'efficacia economica e finanziaria dell'Air France, tanto più che il governo francese ha assunto l'impegno che l'Air France verrà gestita in base ai principi commerciali e trattata come una normale impresa (GU, pag. 83).

441 Il Tribunale ritiene che tale motivazione risponda adeguatamente alle osservazioni delle parti interessate e faccia apparire in misura sufficiente il ragionamento della Commissione per quanto concerne gli aspetti generali del piano di ristrutturazione. Infatti dimostra che la Commissione non ha ignorato i piani di ristrutturazione precedenti, che non avevano consentito di risanare la situazione dell'Air France. In

particolare, la Commissione fa menzione del fatto che il «PRE 2» era naufragato poiché non era stato accettato né dal personale dell'Air France né dai sindacati, mentre il nuovo piano ha ottenuto la loro approvazione. Orbene, è evidente che solo un piano di ristrutturazione realizzabile, anche se meno rigoroso di un piano precedente non realizzabile, può avere possibilità di successo. Di conseguenza, la Commissione non era tenuta ad approfondire la sua motivazione su tale punto.

442 Per quanto riguarda la questione se le misure previste nel piano di ristrutturazione siano sufficienti per il conseguimento dei perseguiti obiettivi di razionalizzazione e di estinzione dei debiti, la descrizione delle misure previste e l'instaurazione del dispositivo di controllo che la Commissione può operare in forza degli artt. 1 e 2 della decisione impugnata sono sufficienti per esporre, sul piano della motivazione, che la Commissione, da un lato, crede che la realizzazione del piano di ristrutturazione in esame sia possibile e, d'altro lato, si riserva i mezzi ritenuti appropriati nel caso in cui la realizzazione del piano sia compromessa. Infatti, se le condizioni elencate nell'art. 1 non fossero rispettate, la Commissione potrebbe adire direttamente la Corte in forza dell'art. 93, n. 2, secondo comma, del Trattato (v. supra, punto 348). Inoltre, l'art. 2 dispone che l'effettiva attuazione del piano di ristrutturazione costituisce una condizione per il versamento della seconda e della terza rata dell'aiuto.

443 Tenuto conto di tale sistema cautelare istituito relativamente al piano di ristrutturazione, la Commissione non era tenuta a fornire spiegazioni specifiche basate sul raffronto tra il piano dell'Air France e i piani di ristrutturazione di altre compagnie aeree come la Lufthansa e la British Airways. Infatti, detti piani riguardavano altre compagnie ristrutturate in altre epoche.

444 La censura di difetto di chiarezza nella contabilità dell'Air France non è corroborata da nessun indizio fattuale. Essa si limita a far riferimento ad un articolo di stampa, invitando la Commissione a vigilare affinché i conti dell'Air France non nascondano nulla al riguardo. La Commissione non era quindi tenuta a pronunciarsi espressamente su questo punto e, in particolare, a precisare se avesse dato seguito o meno a detto invito.

- 445 Per quanto riguarda l'asserzione che il piano di ristrutturazione controverso non poteva limitarsi alla sola compagnia Air France, ma avrebbe dovuto interessare altre compagnie del gruppo, è sufficiente rilevare che la Commissione non può imporre ad uno Stato membro di stabilire un piano di ristrutturazione per una società che, a parere di detto Stato, non necessita di essere ristrutturata. La questione se e in che misura la Commissione, esaminando e autorizzando un piano che preveda la ristrutturazione di una società facente parte di un gruppo, debba tenere conto eventualmente delle altre società del gruppo non è tuttavia pertinente per la motivazione della decisione impugnata sul punto se il piano di ristrutturazione di cui trattasi, limitato alla compagnia Air France, sia sufficiente. Le questioni relative al coinvolgimento dell'intero gruppo sono state affrontate in precedenza in un diverso contesto (v. punti 298-324). Lo stesso vale per quanto riguarda la questione specifica delle capacità dell'Air France, che è stata anch'essa oggetto di un esame specifico in precedenza (punti 357-373).
- 446 Ne consegue che la motivazione di questa parte della decisione impugnata dev'essere ritenuta conforme a quanto prescritto dall'art. 190 del Trattato.
- 447 Quanto alle censure che si riferiscono, in maniera generale, all'insufficienza e all'imprecisione del piano di ristrutturazione, è sufficiente ricordare che la Commissione gode di un ampio potere discrezionale nella valutazione di un piano che preveda la ristrutturazione di un'impresa in difficoltà economiche e finanziarie, valutazione che, peraltro, comporta l'esame di dati riservati non accessibili ai concorrenti dell'impresa. Di conseguenza, solo sussistendo un errore particolarmente grave e manifesto della Commissione nella valutazione di detto piano, il Tribunale potrebbe censurare l'autorizzazione di un aiuto di Stato destinato a finanziare tale ristrutturazione. Ora, nella fattispecie non è stata dimostrata l'esistenza di un errore di tale natura. Tuttavia, il Tribunale ricorda di non essere stato in grado di esaminare gli obiettivi di produttività che l'Air France avrebbe dovuto raggiungere con riguardo specificamente alle sue linee aeree esterne al SEE, poiché la decisione impugnata era affetta da un vizio di motivazione su detto punto (v. supra, punto 280).
- 448 Con quest'ultima riserva, le censure formulate contro l'approvazione, da parte della Commissione, del piano di ristrutturazione devono essere respinte.

449 Alla luce di quanto precede, le censure con le quali le ricorrenti nella causa T-371/94 fanno valere che il piano di ristrutturazione dell'Air France ha in realtà lo scopo non di ripristinare l'efficienza dell'Air France, ma di perseguire taluni obiettivi del governo difettano in fatto e in diritto.

Sulle altre censure

450 Occorre rilevare che le ricorrenti e le parti intervenute a sostegno delle loro conclusioni fanno valere che a torto il piano di ristrutturazione dell'Air France non prende in considerazione la compagnia Air Inter, la vendita da parte dell'Air France di un massimo di attivi non aerei e una riduzione globale delle capacità. Inoltre, detto piano sarebbe in larga misura basato sull'indice EPKT destinato a misurare la produttività dell'Air France, benché detta unità di misura sia inappropriata a tale scopo. Peraltro, le misure previste dal piano di ristrutturazione dell'Air France sarebbero molto meno rigorose di quelle attuate da altre compagnie aeree.

451 Al riguardo è sufficiente far rinvio a quanto si è rilevato in precedenza, nell'ambito dell'esame di altre censure, per concludere che nessuna delle predette censure formulate contro il piano di ristrutturazione dell'Air France può essere accolta.

452 Per quel che riguarda l'addebito delle ricorrenti e delle parti intervenute a sostegno delle loro conclusioni, secondo cui la Commissione ha autorizzato a torto l'acquisto di 17 nuovi aeromobili come elemento del piano di ristrutturazione, il Tribunale ricorda che, a causa del difetto di motivazione sul finanziamento di detto investimento e sulla sua natura giuridica, esso non è in grado di esaminare questa censura.

III — *Sul motivo relativo alla violazione dell'art. 155 del Trattato*

453 Per quel che riguarda il motivo dedotto dalla ricorrente nella causa T-394/94 secondo il quale la Commissione, trascurando di applicare correttamente gli artt. 92 e 93 del Trattato, ha violato anche l'art. 155 del Trattato, occorre rilevare che l'esame dei motivi di merito dedotti dalle ricorrenti e dalle parti intervenute a sostegno delle loro conclusioni non ha messo in luce nessun errore di valutazione o di diritto nell'applicazione degli artt. 92 e 93. Peraltro, l'art. 155 del Trattato ha lo scopo di fissare, in maniera generale, le competenze della Commissione. Pertanto, non si può sostenere che, ogni volta che la Commissione infranga una disposizione specifica del Trattato, tale violazione comporta anche quella della disposizione generale dell'art. 155. Ne consegue che questo motivo deve, in ogni caso, essere respinto.

IV — *Conclusioni*

454 L'esame del complesso dei motivi dedotti nelle presenti controversie ha fatto emergere che la decisione impugnata è inficiata da un vizio di motivazione su due punti, relativi, rispettivamente, all'acquisto di 17 nuovi aeromobili, che rappresenta la somma di 11,5 miliardi di FF (v. supra, punti 84-120), ed alla situazione delle linee esterne al SEE con il relativo traffico di raccordo (v. supra, punti 238-280). Il Tribunale ritiene che questi due punti siano di importanza essenziale nell'economia generale della decisione impugnata. Di conseguenza, si deve disporre l'annullamento di detta decisione. Ciò considerato, non è più necessario pronunciarsi sulla domanda della ricorrente nella causa T-394/94 diretta alla produzione di tutti i fascicoli e documenti pertinenti di cui dispone la Commissione.

Sulle spese

455 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 Commissione è rimasta soccombente e poiché le ricorrenti e le parti intervenienti Maersk ne hanno fatto domanda, la Commissione dev'essere condannata alle spese.

456 Ai sensi dell'art. 87, n. 4, del regolamento di procedura, la Repubblica francese, il Regno di Danimarca, il Regno Unito, il Regno di Svezia, il Regno di Norvegia e l'Air France sopporteranno le proprie spese.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Seconda Sezione ampliata)

dichiara e statuisce:

- 1) Le cause T-371/94 e T-394/94 sono riunite ai fini della sentenza.
- 2) La decisione della Commissione 27 luglio 1994, 94/653/CE, relativa all'aumento di capitale di Air France notificato dal governo francese, è annullata.

- 3) La Commissione sopporterà le spese, comprese quelle sostenute dalle intervenienti Maersk Air I/S e Maersk Air Ltd.
- 4) La Compagnie nationale Air France, la Repubblica francese, il Regno di Danimarca, il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, il Regno di Svezia e il Regno di Norvegia sopporteranno le loro spese.

Bellamy

Lenaerts

Briët

Kalogeropoulos

Potocki

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 25 giugno 1998.

Il cancelliere

Il presidente

H. Jung

A. Kalogeropoulos

Indice

Fatti all'origine del ricorso e procedimenti	II - 2416
Procedimento amministrativo	II - 2416
Decisione impugnata	II - 2418
Procedimenti giurisdizionali	II - 2424
Conclusioni delle parti	II - 2426
Nel merito	II - 2428
I — Sui motivi relativi a un non corretto svolgimento del procedimento amministrativo	II - 2429
Esposizione sommaria degli argomenti delle parti	II - 2429
Giudizio del Tribunale	II - 2434
In generale	II - 2434
La comunicazione 3 giugno 1994	II - 2437
Durata dell'esame	II - 2439
Periti esterni	II - 2439
Errore di traduzione	II - 2440
Partecipazione degli altri Stati membri	II - 2441
Conclusioni	II - 2441
II — Sui motivi relativi ad errori di valutazione e ad errori di diritto asseritamente commessi dalla Commissione in violazione dell'art. 92, n. 3, lett. c), del Trattato e dell'art. 61, n. 3, lett. c), dell'Accordo SEE	II - 2442
In generale	II - 2442
Sulle censure relative alla violazione del principio di proporzionalità vigente in materia di aiuti di Stato	II - 2443
A — Sulla censura secondo cui la Commissione ha autorizzato indebitamente l'acquisto, da parte dell'Air France, di 17 nuovi aeromobili	II - 2444
Esposizione sommaria degli argomenti delle parti	II - 2444
Giudizio del Tribunale	II - 2446
B — Sulla censura secondo cui la Commissione avrebbe autorizzato a torto il finanziamento delle spese di gestione e delle misure operative dell'Air France	II - 2456
Esposizione sommaria degli argomenti delle parti	II - 2456
Giudizio del Tribunale	II - 2460
C — Sulla censura relativa ad un'erronea classificazione dei titoli emessi dall'Air France tra il 1989 e il 1993	II - 2463
Esposizione sommaria degli argomenti delle parti	II - 2463
Giudizio del Tribunale	II - 2467
	II - 2567

D — Sulla censura relativa ad una erronea valutazione del rapporto di indebitamento dell'Air France	II - 2470
Esposizione sommaria degli argomenti delle parti	II - 2470
Giudizio del Tribunale	II - 2473
E — Sulla censura secondo cui la Commissione si è astenuta a torto dall'esigere la vendita di attivi dell'Air France idonei ad essere alienati	II - 2477
Esposizione sommaria degli argomenti delle parti	II - 2477
Giudizio del Tribunale	II - 2485
Quanto alle censure relative a errori che la Commissione avrebbe commesso nel considerare che l'aiuto è destinato a facilitare lo sviluppo di una determinata attività economica, senza alterare le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune	II - 2493
A — Sulla censura secondo cui la Commissione ha autorizzato a torto un aiuto diretto allo sviluppo non di una determinata attività economica, ma di un'impresa particolare	II - 2493
Esposizione sommaria degli argomenti delle parti	II - 2493
Giudizio del Tribunale	II - 2494
B — Sulla censura secondo cui la Commissione ha autorizzato a torto un aiuto che altera le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune	II - 2495
Esposizione sommaria degli argomenti delle parti	II - 2495
Giudizio del Tribunale	II - 2502
1. Sulla motivazione	II - 2502
2. Nel merito	II - 2512
a) Sulla condizione di autorizzazione n. 1	II - 2517
Esposizione sommaria degli argomenti delle ricorrenti	II - 2517
Giudizio del Tribunale	II - 2521
b) Sulla condizione di autorizzazione n. 3	II - 2525
Esposizione sommaria degli argomenti delle parti	II - 2526
Giudizio del Tribunale	II - 2529
c) Sulla condizione di autorizzazione n. 6	II - 2532
Esposizione sommaria degli argomenti delle parti	II - 2532
Giudizio del Tribunale	II - 2533
d) Sulla condizione di autorizzazione n. 7	II - 2534
Esposizione sommaria degli argomenti delle parti	II - 2534

Giudizio del Tribunale	II - 2534
e) Sulla condizione di autorizzazione n. 8	II - 2535
Esposizione sommaria degli argomenti delle parti	II - 2536
Giudizio del Tribunale	II - 2538
f) Sulla condizione di autorizzazione n. 9	II - 2542
Esposizione sommaria degli argomenti delle ricorrenti	II - 2542
Giudizio del Tribunale	II - 2543
g) Sulla condizione di autorizzazione n. 10	II - 2544
Esposizione sommaria degli argomenti delle ricorrenti	II - 2545
Giudizio del Tribunale	II - 2546
h) Sulla condizione di autorizzazione n. 11	II - 2547
Esposizione sommaria degli argomenti delle ricorrenti	II - 2548
Giudizio del Tribunale	II - 2549
i) Sulla condizione di autorizzazione n. 12	II - 2550
Esposizione sommaria degli argomenti delle parti	II - 2550
Giudizio del Tribunale	II - 2551
j) Sulla condizione di autorizzazione n. 13	II - 2552
Esposizione sommaria degli argomenti delle ricorrenti	II - 2553
Giudizio del Tribunale	II - 2553
k) Sulle condizioni di autorizzazione nn. 15 e 16	II - 2554
Esposizione sommaria degli argomenti delle ricorrenti	II - 2554
Giudizio del Tribunale	II - 2555
Per quanto riguarda le censure relative ad errori che la Commissione avrebbe comesso nel concludere che il piano di ristrutturazione è idoneo a ristabilire l'efficienza economica dell'Air France	II - 2557
Sull'asserita insufficienza generale del piano di ristrutturazione	II - 2557
— Esposizione sommaria degli argomenti delle parti	II - 2557
— Giudizio del Tribunale	II - 2557
Sulle altre censure	II - 2563
III — Sul motivo relativo alla violazione dell'art. 155 del Trattato	II - 2564
IV — Conclusioni	II - 2564
Sulle spese	II - 2565