

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Prima Sezione)

19 maggio 1994 \*

Nella causa T-2/93,

**Société anonyme à participation ouvrière Compagnie nationale Air France**, società di diritto francese, con sede in Parigi, con l'avv. Eduard Marissens, del foro di Bruxelles, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio dell'avv. Lucy Dupong, 14 A, rue des Bains,

ricorrente,

contro

**Commissione delle Comunità europee**, rappresentata dal signor Francisco Enrique Gonzáles Díaz, membro del servizio giuridico, e dal signor Géraud de Bergues, funzionario nazionale distaccato presso la Commissione, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo presso il signor Georgios Kremliis, membro del servizio giuridico, Centre Wagner, Kirchberg,

convenuta,

\* Lingua processuale: il francese.

sostenuta da

**Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord**, rappresentato dal signor John D. Colahan, del Treasury Solicitor's Department, in qualità di agente, assistito dal signor Christopher Vajda, barrister, del foro d'Inghilterra e del Galles, con domicilio eletto in Lussemburgo presso la sede dell'ambasciata del Regno Unito, 14, boulevard Roosevelt,

**TAT SA**, società di diritto francese, con sede in Tours (Francia), con l'avv. Antoine Winckler, del foro di Parigi, e con il signor Romano Subiotto, solicitor, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio degli avv. ti Elvinger e Hoss, 15, Côte d'Eich,

e

**British Airways plc**, società di diritto inglese, con sede in Hounslow (Regno Unito), con i signori William Allan e James E. Flynn, solicitors, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio degli avv. ti Loesch e Wolter, 11, rue Goethe,

intervenanti,

avente ad oggetto l'annullamento della decisione della Commissione 27 novembre 1992 (IV/M.259 — British Airways/TAT), relativa ad un procedimento in applicazione del regolamento (CEE) del Consiglio 21 dicembre 1989, n. 4064, relativo al controllo delle operazioni di concentrazione tra imprese (versione rettificata pubblicata nella GU L 257 del 21 settembre 1990, pag. 13),

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

composto dai signori R. Schintgen, presidente, R. García-Valdecasas, H. Kirschner,  
B. Vesterdorf e K. Lenaerts, giudici,

cancelliere: H. Jung

vista la fase scritta del procedimento e in seguito alla trattazione orale del 23 febbraio 1994,

ha pronunciato la seguente

**Sentenza**

**I fatti all'origine della controversia**

Con atto introduttivo depositato nella cancelleria del Tribunale il 5 gennaio 1993, la Société anonyme à participation ouvrière Compagnie nationale Air France (in prosieguo: l'«Air France») ha proposto a norma dell'art. 173 del Trattato CEE un ricorso diretto all'annullamento della decisione della Commissione 27 novembre 1992 (IV/M.259 — British Airways/TAT, in prosieguo: la «decisione») relativa ad un procedimento in applicazione del regolamento (CEE) del Consiglio 21 dicembre 1989, n. 4064, relativo al controllo delle operazioni di concentrazione tra imprese (versione rettificata pubblicata nella GU L 257 del 21 settembre 1990, pag. 13, in prosieguo: il «regolamento»).

- 2 Risulta dal fascicolo che l'operazione di concentrazione di cui trattasi veniva notificata alla Commissione il 23 ottobre 1992 in conformità all'art. 4 del regolamento. Il 31 ottobre 1992, veniva pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* la comunicazione della Commissione di cui all'art. 4, n. 3, del regolamento (GU C 283, pag. 10). Al punto 4 di tale comunicazione, la Commissione invitava «i terzi interessati a presentare le loro eventuali osservazioni sulla concentrazione proposta».
- 3 In seguito alla pubblicazione della comunicazione suddetta, la ricorrente presentava le proprie osservazioni con lettera 9 novembre 1992; essa contestava in particolare la definizione del mercato interessato effettuata dalla Commissione, sostenendo che non vi si teneva conto della situazione della concorrenza sul mercato comunitario del trasporto aereo nel suo complesso e, soprattutto, del rafforzamento della posizione di una delle imprese partecipanti all'operazione considerata, la British Airways plc (in prosieguo: la «British Airways»), sulla rete internazionale intracomunitaria.
- 4 Lo scambio di corrispondenza tra la ricorrente e la Commissione proseguiva con diverse lettere in data 10 novembre, 17 novembre, 19 novembre, 23 novembre, 2 dicembre e 21 dicembre 1992.

#### *La decisione impugnata*

- 5 Nella decisione la Commissione ha rilevato, a norma dell'art. 6, n. 1, lett. b), del regolamento, che l'operazione di concentrazione considerata non suscita seri dubbi per quanto riguarda la sua compatibilità con il mercato comune.
- 6 Risulta dalla decisione che l'operazione di concentrazione di cui trattasi riguarda l'acquisizione, da parte della British Airways, del 49,9% del capitale della compa-

gnia TAT European Airlines (in prosieguo: la «TAT EA»), mentre la quota rimanente del 50,1% restava di proprietà della TAT SA (in prosieguo: la «TAT»).

- 7 L'accordo relativo all'acquisizione prevede inoltre un'opzione di acquisto a beneficio della British Airways per la suddetta quota del 50,1%, opzione liberamente esercitabile fino al 1° aprile 1997. Per contro, viene riservata alla TAT la facoltà di richiedere alla British Airways, alla data del 1° aprile 1997, di procedere all'acquisto della quota rimanente del 50,1% della TAT. Come risulta dai termini stessi del punto 5 della decisione, la Commissione ha ritenuto che, non essendovi alcuna certezza in ordine all'effettivo esercizio dei suddetti diritti di opzione, non occorresse tener conto di questa seconda e potenziale transazione ai fini della valutazione dell'operazione notificata.
- 8 Risulta inoltre dalla decisione (punti 6 e 7) che un accordo tra azionisti, concluso dalla British Airways e dalla TAT, prevede che:
- a) il consiglio di amministrazione della TAT EA dev'essere composto da 9 membri, di cui 5 nominati dalla TAT e 4 dalla British Airways;
  - b) il presidente e il direttore generale della TAT EA, che svolgevano le medesime funzioni in seno alla TAT, saranno confermati nei loro rispettivi incarichi per un periodo iniziale di due anni con il consenso della British Airways;
  - c) le decisioni di maggior rilievo potranno essere adottate dal consiglio di amministrazione della TAT EA soltanto con il parere favorevole sulla proposta in discussione di almeno uno degli amministratori di nomina TAT e di uno degli amministratori di nomina British Airways (tali decisioni comprendono, tra le altre, le eventuali proposte di modifica del «business plan» relativo al periodo 1993-1996, elaborato e approvato dalla TAT e dalla British Airways contemporaneamente al contratto di acquisizione);
  - d) il vicedirettore generale incaricato del settore commerciale viene nominato dalla British Airways.

- 9 Il «business plan» prevede in particolare:
- 1) le rotte sulle quali opererà la TAT EA nonché i velivoli e gli orari che la stessa utilizzerà;
  - 2) il piano della flotta;
  - 3) le proiezioni relative al numero di passeggeri ed agli utili previsti;
  - 4) la strategia da attuare sulle rotte internazionali.
- 10 In base ai suddetti elementi, la Commissione ha concluso che la TAT EA «sarà controllata congiuntamente dalla British Airways e dalla TAT» (punto 9).
- 11 Ai punti 10 e 13 della decisione, dedicati alla valutazione in ordine alla sussistenza di una concentrazione ai sensi dell'art. 3 del regolamento n. 4064/89, la Commissione conclude, innanzi tutto, che la durata prevista per la società comune — ovvero circa sei anni e mezzo, poiché l'accordo relativo all'impresa comune scade contrattualmente il 1° aprile 1999 in caso di mancato esercizio dei diritti di opzione — è sufficientemente lunga da determinare una modifica permanente delle strutture delle imprese considerate.
- 12 La Commissione ha rilevato inoltre che, in conseguenza della cessione di una parte del capitale azionario, la TAT ha abbandonato ogni attività nel settore interessato dalla cessione e che, pertanto, essa non può più considerarsi alla stregua di un concorrente attuale o potenziale della TAT EA o della British Airways. Per quanto riguarda i rapporti di concorrenza tra la British Airways e la TAT EA, la Commissione ha osservato che la British Airways eserciterà un'influenza sostanziale e sempre maggiore sulle scelte in ordine alla gestione e allo sviluppo dell'impresa comune e che avrà una parte preponderante nella direzione dell'impresa.

- 13 In riferimento a tali considerazioni, la Commissione ha rilevato che l'acquisizione, da parte della British Airways, del controllo congiunto sulla TAT EA non ha per oggetto né per effetto il coordinamento del comportamento concorrenziale di imprese che restano indipendenti, ai sensi dell'art. 3, n. 2, primo comma, del regolamento, ed essa ha pertanto concluso che l'operazione di cui trattasi costituisce una concentrazione a norma dell'art. 3, n. 1, del medesimo regolamento.
- 14 Dopo aver constatato, al punto 14 della decisione, che l'operazione considerata è di dimensioni comunitarie ai sensi dell'art. 1, n. 2, del regolamento, la Commissione ha esaminato, ai successivi punti 15-26, la compatibilità di tale operazione con il mercato comune.
- 15 La Commissione ha rilevato che la British Airways non operava in alcun modo sulle rotte interne francesi prima dell'operazione contestata, mentre la TAT EA controllava, nel 1991, il 3,8% del traffico regolare complessivo in termini di numero di passeggeri trasportati e l'Air France (direttamente o tramite l'Air Inter) era presente in questo settore con l'84,9% dei passeggeri. Essa ha concluso pertanto che l'operazione considerata non comporta alcuna sovrapposizione con le rotte interne della TAT EA e che la British Airways ne ricava un accesso limitato alla rete interna francese nonché alcune possibilità di organizzare le proprie attività a partire dalla Francia.
- 16 Per quanto riguarda le rotte internazionali della TAT EA e della British Airways, la Commissione ha constatato che le sole rotte sulle quali vi era la possibilità di una sovrapposizione dei servizi tra la TAT EA e la British Airways sono le linee Parigi-Londra e Lione-Londra.
- 17 La Commissione ha scelto di definire il mercato interessato sulla scorta di queste due rotte internazionali. Secondo la decisione (punto 19), tale definizione deve muovere da una rotta o da un insieme di rotte qualora ciascuna di queste sia intercambiabile. Gli altri fattori che potrebbero assumere rilievo sono, sempre secondo la decisione, le condizioni strutturali degli aeroporti e le loro capacità, nonché

l'impatto di una rete di grande estensione o volume all'interno di una data area geografica.

- 18 Per quanto riguarda l'intercambiabilità di tali rotte, la Commissione ha ritenuto che ogni «coppia di città», ossia Parigi-Londra e Lione-Londra, possa essere considerata un mercato. Essa ha considerato tuttavia che, nell'ambito dell'operazione di cui trattasi, il problema dell'intercambiabilità degli aeroporti rivesta una notevole importanza. A tale riguardo, la Commissione ha esaminato la situazione della concorrenza nei diversi aeroporti interessati in relazione alla rotta Londra-Parigi. Essa ha rilevato che, mentre in Parigi tutte le compagnie operano esclusivamente dall'aeroporto Charles de Gaulle, per le partenze da Londra vengono utilizzati diversi aeroporti. La British Airways effettua il servizio Parigi-Londra essenzialmente dall'aeroporto di Heathrow, ma, per il tramite della Dan Air, essa si avvale anche dell'aeroporto di Gatwick. La TAT EA effettua questo stesso servizio soltanto da Gatwick. I maggiori concorrenti della TAT EA e della British Airways non hanno rotte con destinazione Parigi e partenza da Gatwick.
- 19 In esito a tale esame, la Commissione ha rilevato che l'operazione considerata non comporta alcuna modifica delle quote di mercato controllate dalla British Airways e dalla TAT EA per quanto riguarda la rotta Heathrow-Parigi, ma sulla rotta Gatwick-Parigi essa ha per effetto di attribuire alle imprese partecipanti una quota di mercato pari al 98,6%, di cui l'81,6% alla Dan Air (British Airways) e il 17% alla TAT EA.
- 20 Globalmente, vale a dire per il complesso del traffico aereo tra Parigi e Londra, l'operazione di concentrazione risulta in una quota di mercato pari al 52,2% per il gruppo British Airways-TAT EA, di cui il 49,5% alla British Airways e il 2,7% alla TAT EA, i cui concorrenti sono l'Air France con il 32,9% del mercato, la British Midland con il 9,4%, l'Air UK con il 3,7%, l'Air Brymon con l'1,1% e la categoria «altri» con lo 0,6%.

21 Per quanto riguarda la rotta Londra-Lione, la Commissione ha rilevato che la British Airways e l'Air France operano soltanto da Heathrow, mentre la TAT EA effettua questo stesso servizio solo da Gatwick. Mentre l'operazione di cui trattasi non comporta alcuna conseguenza per la rotta Heathrow-Lione, essa determina l'attribuzione del 100% del mercato in partenza da Gatwick al gruppo British Airways-TAT EA. Ciò significa che il gruppo controlla complessivamente il 58,6% del mercato (di cui il 45,3% alla British Airways e il 13,3% alla TAT EA), mentre l'Air France detiene il rimanente 41,4%.

22 A parere della Commissione, si riscontra un certo grado di intercambiabilità tra gli aeroporti di Heathrow e di Gatwick, benché questa caratteristica non svolga necessariamente un ruolo rilevante a causa del congestionamento di questi due aeroporti.

23 Essa è giunta alla conclusione (punto 23) che la posizione attribuita alla British Airways in esito all'operazione di concentrazione è atta ad ostacolare la concorrenza sulle rotte interessate. La mancanza di bande orarie disponibili a Gatwick ed a Heathrow potrebbe rappresentare un ostacolo all'ingresso di concorrenti eventualmente interessati alle rotte di cui trattasi. Per tener conto di questa circostanza, le imprese che hanno partecipato all'operazione hanno assunto nei confronti della Commissione l'impegno di cedere eventualmente alcune bande orarie alle compagnie interessate all'utilizzazione delle rotte considerate.

24 Alla luce di tali considerazioni e degli impegni assunti dalle parti nell'operazione di concentrazione, la Commissione ha concluso al paragrafo VII della sua decisione che l'operazione di cui trattasi non suscita seri dubbi per quanto riguarda la sua compatibilità con il mercato comune.

## Procedimento e conclusioni delle parti

- 25 Con ordinanza 15 luglio 1993, il Tribunale (Prima Sezione) ha ammesso il Regno Unito nonché la British Airways e la TAT ad intervenire nella presente causa a sostegno delle conclusioni della convenuta.
- 26 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale (Prima Sezione) ha deciso di passare alla fase orale senza procedere ad istruttoria.
- 27 Le parti hanno svolto le loro difese orali ed hanno risposto ai quesiti del Tribunale all'udienza del 23 febbraio 1994.
- 28 La ricorrente conclude che il Tribunale voglia:
- annullare la decisione della Commissione 27 novembre 1992 (IV/M.259 — British Airways/TAT);
  - condannare la Commissione alle spese.
- 29 La Commissione conclude che il Tribunale voglia:
- respingere il ricorso;
  - condannare la ricorrente alle spese.

30 Il Regno Unito, interveniente a sostegno della Commissione, conclude che il Tribunale voglia:

- respingere il ricorso;
- condannare la ricorrente alle spese, comprese quelle sostenute per il suo intervento.

31 La TAT, interveniente a sostegno della Commissione, conclude che il Tribunale voglia:

- dichiarare il ricorso irricevibile;
- in subordine, respingere il ricorso perché infondato in diritto e in fatto;
- dichiarare il ricorso ingiustificato e defatigatorio ai sensi dell'art. 87, n. 3, del regolamento di procedura;
- condannare la ricorrente a tutte le spese, comprese quelle sostenute per il suo intervento.

32 La British Airways, interveniente a sostegno della Commissione, conclude che il Tribunale voglia:

- dichiarare il ricorso irricevibile o respingerlo;

— condannare la ricorrente alle spese, comprese quelle sostenute per il suo intervento.

## Sulla ricevibilità

### *Sintesi dei mezzi e argomenti delle parti*

- 33 La Commissione, senza sollevare formale eccezione di irricevibilità, esprime «alcuni dubbi sulla ricevibilità del presente ricorso, in quanto la ricorrente non avrebbe dimostrato che l'atto del quale chiede l'annullamento la riguarda individualmente». A tale riguardo, la Commissione sostiene che, poiché il regolamento non contempla alcuna garanzia procedurale, i requisiti stabiliti dalla Corte nella sua sentenza 28 gennaio 1986 (causa 169/84, Cofaz e a./Commissione, Racc. pag. 391) nell'ambito dell'art. 93, n. 2, del Trattato CEE potrebbero essere applicati, *mutatis mutandis*, come presupposti per la ricevibilità di un ricorso contro una decisione di compatibilità adottata nell'ambito del regolamento.
- 34 La Commissione riconosce che la ricorrente ha espresso le proprie osservazioni sull'operazione di cui trattasi in seguito alla comunicazione di cui all'art. 4, n. 3, del regolamento, soddisfacendo in tal modo una condizione necessaria, ma non sufficiente, per la ricevibilità del suo ricorso.
- 35 La stessa riconosce pure che l'Air France rappresenta il principale concorrente dell'impresa TAT. Tuttavia, a parere della Commissione, l'Air France non ha precisato in che modo l'operazione di cui trattasi possa danneggiare sostanzialmente la sua posizione sul mercato considerato, come lo richiede la citata giurisprudenza. Essa rileva, ad esempio, che la ricorrente non ha definito i mercati nei quali la nuova entità commerciale potrebbe avvalersi di una sua eventuale posizione dominante nei confronti dell'Air France.

- 36 Il Regno Unito concorda con la tesi sostenuta dalla Commissione, secondo la quale il Tribunale dovrebbe applicare nella presente causa i principi enunciati nella citata sentenza Cofaz e a./Commissione, e ritiene altresì che la disciplina in materia di aiuti statali possa essere utilmente considerata per le sue analogie con le norme emanate dal regolamento in materia di concentrazioni.
- 37 L'interveniente TAT concorda anch'essa, nella sostanza, con gli argomenti sviluppati dalla Commissione. Per quanto riguarda, nello specifico, il primo criterio di valutazione della ricevibilità di un ricorso, che richiede la regolare partecipazione al procedimento amministrativo, la TAT considera che tale condizione non è stata soddisfatta nella fattispecie. Essa ritiene che l'Air France abbia semplicemente aderito ad un invito a presentare osservazioni, formulato nella pubblicazione effettuata a norma dell'art. 4 del regolamento, e che osservazioni siffatte non costituiscano una domanda di apertura di una procedura di approfondimento o di divieto dell'operazione notificata, alla quale la Commissione avrebbe potuto opporre una decisione di rigetto.
- 38 La British Airways ritiene che l'Air France non sia legittimata ad agire ai sensi dell'art. 173, secondo comma, del Trattato CEE, secondo l'interpretazione che ne è stata costantemente data dalla giurisprudenza della Corte. A suo parere, l'Air France non ha cercato seriamente di dimostrare in che modo i suoi interessi in campo economico o giuridico siano stati lesi dal provvedimento impugnato. Secondo la British Airways, l'Air France avrebbe proposto il presente ricorso soltanto nella sua qualità di concorrente sia sulle rotte specificamente interessate dall'operazione sia nella Comunità in generale.
- 39 La ricorrente considera, in primo luogo, che la sua partecipazione al procedimento amministrativo basti, di per sé, ad individualizzarla in modo sufficiente ai fini della ricevibilità del suo ricorso. Essa ritiene, in secondo luogo, che, per il fatto stesso che essa operi nel medesimo settore delle imprese destinatarie della decisione, la sua posizione concorrenziale sia stata necessariamente danneggiata sostanzialmente dall'operazione di cui trattasi, a causa della sua natura di concentrazione. Questi due elementi basterebbero ad attribuirle un interesse individuale ai sensi dell'art. 173 del Trattato.

*Giudizio del Tribunale*

- 40 Il Tribunale ricorda, in via preliminare, che la ricorrente non è tra i destinatari della decisione, che è rivolta alla British Airways e alla TAT. Ne consegue che il ricorso è ricevibile soltanto se la decisione riguarda la ricorrente direttamente ed individualmente ai sensi dell'art. 173, quarto comma, del Trattato CE, che riproduce le disposizioni dell'art. 173, secondo comma, del Trattato CEE.
- 41 Nel caso di specie, è pacifico tra le parti che la decisione riguarda direttamente la ricorrente. Occorre pertanto esaminare se la riguarda altresì individualmente.
- 42 Va ricordato in proposito che per giurisprudenza costante «chi non sia destinatario di una decisione può sostenere che questa lo riguarda individualmente soltanto qualora il provvedimento lo tocchi a causa di determinate qualità personali, ovvero di particolari circostanze atte a distinguerlo dalla generalità, e quindi lo identifichi alla stessa stregua dei destinatari» (v. sentenza della Corte 15 luglio 1963, causa 25/62, Plaumann/Commissione, Racc. pag. 197, e sentenza del Tribunale 28 ottobre 1993, causa T-83/92, Zunis Holding e a./Commissione, Racc. pag. II-1169).
- 43 Spetta quindi al Tribunale valutare se, nel caso di specie, la ricorrente si trovi in una situazione di fatto che la distingua rispetto alla generalità.
- 44 A tale proposito, il Tribunale rileva in primo luogo che la ricorrente, in seguito alla comunicazione di cui all'art. 4, n. 3, del regolamento, ha comunicato alla Commissione, con lettere 9, 10, 19 e 23 novembre 1992, le proprie osservazioni critiche, corredate di dati numerici e statistici, sull'operazione di concentrazione di cui trattasi e che la Commissione ha risposto a tali critiche con lettera 17 novembre 1992,

sottoscritta dal commissario incaricato delle questioni di concorrenza. Le critiche suddette riguardavano la definizione del mercato che, secondo la ricorrente, doveva essere preso in considerazione per la valutazione delle ripercussioni dell'operazione di concentrazione sul mercato, nonché gli effetti dell'operazione di concentrazione sulla posizione concorrenziale della British Airways nei confronti degli altri operatori e, soprattutto, dell'Air France. Con tali lettere, la ricorrente ha quindi avanzato, in sostanza, le stesse critiche esposte nelle memorie presentate al Tribunale. Emerge dalla risposta scritta della Commissione, datata 17 novembre 1992, che il commissario incaricato delle questioni di concorrenza aveva dato istruzioni affinché venissero accuratamente studiate le osservazioni dell'Air France «per poterle prendere pienamente in considerazione nell'ambito dell'esame della compatibilità di questa operazione con il mercato comune».

45 Occorre rilevare, in secondo luogo, che emerge dal testo stesso della decisione impugnata che la situazione della concorrenza sui due mercati individuati come i mercati interessati, dopo l'operazione di concentrazione, è stata valutata dalla Commissione tenendo conto essenzialmente della situazione dell'Air France. Infatti, al punto 17 della decisione, la Commissione mette a confronto la situazione della concorrenza, sulle rotte interne francesi, della British Airways, della TAT e dell'Air France, giungendo alla conclusione che «la principale compagnia aerea che opera sul mercato è di gran lunga l'Air France (...) con una quota pari all'84,9% del numero totale dei passeggeri». Al punto 20 della decisione, dedicato all'esame dell'intercambiabilità degli aeroporti, la Commissione valuta dettagliatamente la situazione della British Airways, della TAT e dell'Air France. Lo stesso accade al punto 21 della decisione.

46 In terzo luogo, emerge dal fascicolo che alla ricorrente è stato fatto obbligo, in forza di un accordo sottoscritto dalla stessa con il governo francese e con la Commissione il 29 ottobre 1990, di dismettere integralmente la propria partecipazione azionaria nella compagnia TAT entro il 30 giugno 1992 e che l'operazione di concentrazione tra la medesima TAT e la British Airways è stata notificata alla Commissione quattro mesi dopo.

- 47 Il Tribunale ritiene che queste tre circostanze sono sufficienti a distinguere la situazione della ricorrente dalla generalità e che esse la identificano quindi alla stessa stregua di un destinatario.
- 48 Ne consegue che il ricorso è ricevibile.

### Nel merito

- 49 A sostegno delle sue conclusioni, la ricorrente ha fatto valere quattro mezzi.
- a) Il primo mezzo è relativo alla violazione dell'art. 3, nn. 1, 2 e 3, del regolamento, in quanto la Commissione avrebbe erroneamente valutato la natura dell'operazione di cui trattasi, a torto considerata come un'operazione diretta alla creazione di un'impresa comune avente natura di concentrazione senza riconoscere, invece, che la British Airways avrebbe in realtà assunto da sola il controllo della TAT EA.
- b) Il secondo mezzo riguarda la trasgressione dell'art. 1, nn. 1 e 2, dell'art. 2, nn. 1 e 3, e dell'art. 8, nn. 2 e 3, del regolamento, in quanto la Commissione non avrebbe definito con esattezza il mercato di cui trattasi, né in ordine ai prodotti né sul piano geografico.
- c) Il terzo mezzo è relativo alla violazione dell'art. 190 del Trattato CEE, in quanto la Commissione, nella sua descrizione del mercato di cui trattasi, si sarebbe limitata alle rotte direttamente interessate dall'operazione considerata.
- d) Il quarto mezzo si fonda sul principio della tutela del legittimo affidamento e dell'art. 155 del Trattato CEE, in quanto la Commissione avrebbe dichiarato la compatibilità dell'operazione di cui trattasi con il mercato comune malgrado il fatto che un'operazione siffatta, se fosse stata resa nota in tempo utile, avrebbe

reso impossibile la conclusione dell'accordo sottoscritto il 29 ottobre 1990 tra la ricorrente, il governo francese e la Commissione.

*Sul primo mezzo, relativo alla violazione dell'art. 3, nn. 1, 2 e 3, del regolamento*

1. *Sulla ricevibilità del mezzo*

50 La Commissione ritiene che il primo mezzo non sia ricevibile poiché la ricorrente non ha dimostrato, alla luce delle circostanze del caso come descritte al punto 12 della decisione, in che modo il fatto di ritenere che la British Airways abbia assunto il controllo esclusivo della TAT EA, anziché un controllo congiunto, possa ledere gli interessi legittimi dell'Air France, pregiudicando sostanzialmente la sua posizione sul mercato o sui mercati interessati. Al contrario, il fatto di considerare che la British Airways abbia acquisito soltanto un controllo congiunto insieme alla TAT comporterebbe un riesame della situazione all'atto del passaggio ad un controllo unico, vale a dire nel caso in cui venisse esercitata l'opzione di acquisto prevista a beneficio della British Airways. Non si potrebbe escludere che, nell'ambito di un siffatto esame e visto lo sviluppo del trasporto aereo — settore questo che la Commissione considera in fase di grande cambiamento —, quest'ultima giunga ad una diversa conclusione in ordine alla compatibilità dell'operazione con il mercato comune o ritenga necessario, per dichiararne la compatibilità, subordinare la propria decisione a nuovi oneri. Essa conclude, nella controreplica, che «l'acquisizione da parte di un'impresa del controllo esclusivo o congiunto di un'altra impresa non è affatto priva di importanza in ordine alla valutazione dell'impatto di detta acquisizione sulla concorrenza, ai sensi dell'art. 2 del regolamento».

51 La ricorrente ribatte che gli effetti sulla concorrenza sono ben diversi nel caso dell'acquisizione di un controllo esclusivo e nel caso invece dell'acquisizione di un

controllo congiunto. Nella prima ipotesi, infatti, l'operatore economico sparisce dal mercato, rafforzando in tal modo la posizione dell'impresa acquirente su quello stesso mercato. Ne consegue, a parere della ricorrente, che la valutazione effettuata dalla Commissione in ordine alla compatibilità di un'operazione di concentrazione con il mercato comune dipende in modo particolare dalla natura esclusiva o congiunta del controllo acquisito.

- 52 Il Tribunale rileva che emerge chiaramente dalle memorie presentate dalla Commissione che essa stessa considera che la questione se la TAT EA sia controllata esclusivamente dalla British Airways ovvero congiuntamente dalla British Airways e dalla TAT «non è priva di importanza» in ordine alla valutazione dell'operazione di cui trattasi a norma dell'art. 2 del regolamento. Infatti la Commissione osserva, nella controplica, che il passaggio da un controllo congiunto della British Airways ad un controllo esclusivo sulla TAT EA dovrebbe essere oggetto di notifica e di esame da parte sua, esame che, sempre secondo la Commissione, potrebbe giungere ad una conclusione diversa in ordine alla compatibilità dell'operazione suddetta con il mercato comune.
- 53 Conseguentemente, in base a tale ragionamento, è incontestabile che la ricorrente ha un interesse a sottoporre al sindacato del Tribunale la valutazione effettuata dalla Commissione sulla natura congiunta o esclusiva del controllo acquisito dalla British Airways sulla TAT EA e che il mezzo è quindi ricevibile.

## 2. *Sul merito del mezzo*

- 54 Il mezzo si articola in due parti, deducendo che la Commissione avrebbe travisato la vera natura della concentrazione di cui trattasi e avrebbe erroneamente valutato

il diritto di opzione previsto a beneficio della British Airways dall'accordo di azionisti.

a) Sulla prima parte del mezzo

— Sintesi degli argomenti delle parti

55 Secondo la ricorrente, la questione relativa alla natura esclusiva o congiunta del controllo di un'impresa costituisce un elemento di fatto che deve essere valutato alla luce degli obiettivi economici perseguiti dall'impresa acquirente. L'ampiezza dell'assunzione di controllo, i sistemi di votazione e l'esistenza di un «business plan» sarebbero soltanto elementi di carattere finanziario e giuridico che non consentirebbero da soli di risolvere tale questione.

56 Secondo la ricorrente, emerge chiaramente dalle valutazioni formulate nella decisione stessa che la vera finalità della concentrazione di cui trattasi è quella di integrare le attività sia interne sia internazionali dell'impresa TAT EA nell'organizzazione e nella struttura della British Airways. Tuttavia, la Commissione avrebbe ommesso di esaminare la realtà sottostante. Essa non avrebbe quindi preso in considerazione il contenuto del «business plan», mentre, a parere della ricorrente, non si potrebbe non concluderne che l'entità commerciale che si presenta con la configurazione giuridica di un'impresa comune altro non è che uno schermo dietro al quale si nasconde un'operazione di assorbimento che attribuisce un controllo esclusivo alla British Airways.

57 La ricorrente ne deduce che, per giungere alla conclusione che l'operazione considerata sarebbe sfociata nella creazione di un'impresa comune ai sensi dell'art. 3, n. 2, del regolamento, anziché in un'acquisizione ai sensi dell'art. 3, n. 1, della TAT EA da parte della British Airways, con il controllo esclusivo di quest'ultima, la Commissione si sarebbe basata soltanto su elementi di natura giuridica senza trarre

le logiche conclusioni dalle sue stesse riflessioni di ordine economico, violando in tal modo le disposizioni dell'art. 3, nn. 1-3, del regolamento.

58 La Commissione, che nega di aver infranto l'art. 3 del regolamento concludendo che la British Airways ha acquisito un controllo congiunto sulla TAT EA insieme alla TAT, sottolinea di aver preso in considerazione, a tale riguardo, non soltanto elementi di ordine giuridico e finanziario, ma anche e soprattutto la natura delle decisioni che richiedono in ogni caso l'accordo delle due imprese fondatrici e, segnatamente, il contenuto del «business plan» dell'impresa comune. Essa precisa che il «business plan» riguarda, infatti, alcuni aspetti quali le rotte utilizzate dalla filiale comune, gli aerei, gli orari, la strategia per le rotte internazionali e così via, che, per la loro stessa natura, sono strettamente legati alla strategia commerciale della TAT EA.

59 Il Regno Unito ritiene che la Commissione abbia fondatamente concluso che la TAT EA è sottoposta al controllo congiunto della British Airways e della TAT e che, in ogni caso, benché gli argomenti addotti dalla Commissione su tale punto siano inesatti, non è inficiata la validità del dispositivo della decisione laddove viene dichiarata la compatibilità con il mercato comune della concentrazione notificata.

60 Secondo l'interveniente TAT, emerge chiaramente dalle circostanze concrete del caso che non si può in alcun modo sostenere, in diritto o in fatto, che la British Airways controlli da sola l'impresa comune TAT EA. In diritto, la TAT avrebbe il controllo su tutte le decisioni importanti relative alle attività della TAT EA fino a quando la British Airways non eserciti l'opzione di acquisto.

61 L'interveniente British Airways sostiene che è del tutto evidente che essa non dispone di un controllo esclusivo sulla TAT EA poiché la TAT conserva la maggioranza delle azioni, nomina la maggioranza degli amministratori della TAT EA e i suoi rappresentanti svolgono le funzioni di presidente e di direttore generale della TAT EA.

## — Giudizio del Tribunale

- 62 Va ricordato anzitutto che l'art. 3, n. 3, del regolamento stabilisce che «ai fini dell'applicazione del presente regolamento si ha controllo in presenza di diritti, contratti o altri mezzi che conferiscono, da soli o congiuntamente, e tenuto conto delle circostanze di fatto o di diritto, la possibilità di esercitare un'influenza determinante sull'attività di un'impresa».
- 63 Alla luce delle circostanze di fatto e di diritto del caso di specie, il Tribunale ritiene che la Commissione ha legittimamente concluso nel senso dell'esistenza di un controllo congiunto, esercitato dalle due parti nell'operazione, British Airways e TAT, sull'impresa comune creata con l'operazione di cui trattasi.
- 64 Infatti, dalla decisione risulta in particolare che la TAT detiene tuttora il 50,1% del capitale della TAT EA e che il consiglio di amministrazione della TAT EA può adottare le decisioni di maggior rilievo solo se almeno uno degli amministratori nominati dalla TAT e uno degli amministratori nominati dalla British Airways si esprimono a favore della proposta.
- 65 Alla luce di tali considerazioni e benché la British Airways eserciti un'influenza sostanziale che è destinata ad accrescersi ulteriormente, la Commissione ha legittimamente concluso nel senso dell'esistenza di un controllo congiunto. Infatti, il «business plan» che contiene le scelte principali dell'impresa comune è stato definito congiuntamente dalla British Airways e dalla TAT e non potrà essere modificato senza il consenso della TAT, la quale rappresenta l'azionista di maggioranza della TAT EA e controlla la maggioranza dei voti in seno al consiglio di amministrazione e gli incarichi di presidente e di direttore generale. Sotto questo aspetto, l'esistenza di un accordo di rappresentanza e di un sistema di «code-sharing» tra la

TAT EA e la British Airways non è tale di per sé da contraddire l'assunto secondo il quale la British Airways controlla la TAT EA congiuntamente con la TAT, poiché gli accordi suddetti non modificano in alcun modo la suddivisione delle competenze nell'ambito della gestione della TAT EA e quindi le modalità di esercizio del controllo su detta impresa, né tantomeno lo status giuridico di quest'ultima. Infatti, questi accordi nascono da trattative condotte tra le parti e possono essere conclusi solo con il consenso della direzione della TAT EA, in conformità con lo statuto di quest'ultima, quale precedentemente descritto.

<sup>66</sup> Ne consegue che la prima parte del mezzo deve essere respinta.

b) Sulla seconda parte del mezzo

— Sintesi degli argomenti delle parti

<sup>67</sup> La ricorrente rileva che la data prevista per l'esercizio del diritto di opzione di cui dispone la British Airways sulla quota rimanente del capitale della TAT EA coincide con la data di entrata in vigore delle disposizioni comunitarie in materia di liberalizzazione del cabotaggio negli Stati membri, prevista per il 1° aprile 1997. Tale coincidenza non sarebbe affatto fortuita e contribuirebbe a dissipare ogni dubbio circa l'esercizio dell'opzione da parte della British Airways. La Commissione, non prendendo in considerazione questa circostanza, avrebbe trasgredito le disposizioni dell'art. 3 del regolamento.

<sup>68</sup> La Commissione replica che, per valutare la compatibilità di un'operazione di concentrazione con il mercato comune, essa deve basarsi esclusivamente sugli elementi di fatto e di diritto riscontrabili al momento della notifica e non su circostanze più

o meno ipotetiche, come l'eventuale esercizio di un'opzione in un momento futuro. La concomitanza di date rilevata dalla ricorrente non può modificare tale analisi.

- 69 L'interveniente TAT sostiene che le prestazioni di servizio di trasporto aereo fornite in Francia dalla TAT EA non possono in alcun modo qualificarsi come cabotaggio e che l'acquisto da parte della British Airways di una partecipazione in un'impresa avente sede in un altro Stato membro costituisce soltanto esercizio della sua libertà di stabilimento.

— Giudizio del Tribunale

- 70 Come esposto dalla convenuta, la valutazione da parte della Commissione della compatibilità di un'operazione di concentrazione con il mercato comune deve essere effettuata esclusivamente in riferimento alle circostanze di fatto e di diritto sussistenti al momento della notifica di detta operazione e non in base ad elementi ipotetici la cui portata economica non è valutabile al momento in cui viene adottata la decisione.

- 71 Nel caso di specie, risulta dal fascicolo che l'esercizio, da parte della British Airways, del diritto di opzione previsto a suo favore è ipotetico nel senso che è pacifico che la British Airways non aveva esercitato tale opzione alla data in cui è stata emanata la decisione e che la ricorrente non ha dimostrato che la British Airways avesse, a quella data, o abbia, attualmente, l'intenzione di avvalersene.

- 72 Stando così le cose, è stata legittima la scelta della Commissione di non prendere in considerazione tale potenziale operazione per dare una valutazione dell'operazione di concentrazione sottoposta al suo esame. Ne consegue che la seconda parte del mezzo deve essere respinta.

*Sul secondo mezzo, relativo alla violazione degli artt. 1, 2 e 8 del regolamento*

Sintesi degli argomenti delle parti

- 73 Secondo la ricorrente, la definizione del mercato di cui trattasi esposta dalla Commissione ai punti 19-22 della decisione, secondo la quale i due mercati rilevanti sarebbero le rotte Parigi-Londra e Lione-Londra, è molto incompleta e pertanto errata in quanto non riflette la realtà economica. Essa contesta alla Commissione di non aver tenuto conto della realtà economica della rete europea della British Airways. Per conformarsi a tale realtà, la Commissione avrebbe dovuto basarsi, nella sua definizione del mercato rilevante, sul mercato del trasporto aereo svolto in ogni punto del territorio del mercato comune tra diversi Stati membri. In tal caso, essa avrebbe rilevato che l'operazione di concentrazione di cui trattasi consente alla British Airways di attrarre, per il tramite della TAT EA, una clientela francese verso Londra offrendole i suoi servizi di trasporto aereo internazionale a partire da questa città, che, grazie a tale operazione, la British Airways possiede o controlla quattro dei sette vettori che effettuano il servizio di collegamento Londra-Parigi ed è l'unica compagnia che operi in partenza da tutti gli aeroporti di Londra, in via diretta o indiretta.
- 74 La ricorrente contesta peraltro alla Commissione di non aver preso in considerazione la circostanza che ai sensi dell'art. 3, n. 2, del regolamento (CEE) del Consiglio 23 luglio 1992, n. 2408, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie (GU L 240, pag. 8), gli Stati membri saranno obbligati, dal 1° aprile 1997, ad autorizzare diritti di cabotaggio all'interno del loro territorio ai

vettori aerei titolari di una licenza rilasciata da un altro Stato membro. La ricorrente fa valere che, dal 1° aprile 1997, la British Airways potrà pertanto, grazie all'operazione di concentrazione di cui trattasi, sviluppare, sotto le proprie insegne o sotto quelle della TAT EA, un'attività all'interno del territorio francese partendo da Parigi e da Lione, circostanza questa che la Commissione avrebbe dovuto prendere in considerazione.

- 75 La ricorrente conclude che, decidendo di prendere in esame gli effetti dell'operazione di concentrazione di cui trattasi soltanto sulle due rotte direttamente interessate da quest'ultima, la Commissione non avrebbe valutato correttamente la compatibilità dell'operazione con il mercato comune. Essa aggiunge che, avendo dimostrato che la Commissione non ha correttamente definito il mercato rilevante, non può esserle addebitato di non aver dimostrato, né cercato di dimostrare, che l'operazione di cui trattasi crea o rafforza una posizione dominante sul mercato.
- 76 La Commissione replica che la delimitazione del mercato di cui trattasi, quale appare nella sua decisione, è conforme sia alla giurisprudenza della Corte (sentenza 11 aprile 1989, causa 66/86, Ahmed Saeed Flugreisen e Silver Line Reisebüro, Racc. pag. 803) sia alla prassi da essa comunemente applicata. Essa afferma inoltre di aver tenuto conto, come richiesto dalla ricorrente, anche degli effetti dell'operazione in termini più ampi sulla concorrenza tra vettori aerei di dimensioni europee e, in particolare, dell'incidenza dell'integrazione della TAT EA nella rete della British Airways sulla concorrenza che si faranno in futuro, a questo livello più esteso, i vettori di tale dimensione.
- 77 Il Regno Unito e le intervenienti TAT e British Airways concordano con le tesi esposte dalla Commissione per quanto riguarda la definizione del mercato di cui trattasi. Il Regno Unito considera che non è stato dimostrato che la concentrazione abbia determinato in uno dei mercati interessati la creazione o il rafforzamento di una posizione dominante che comporti ostacoli significativi per una concorrenza effettiva. Esso ritiene pertanto che una decisione diversa da quella adottata non avrebbe avuto alcun fondamento giuridico. La TAT rileva che, ampliando la definizione del mercato, diminuisce proporzionalmente, per l'Air France, la possibilità di dimostrare l'esistenza di una posizione dominante della British Airways sul mer-

cato così definito. Essa considera quindi che, accogliendo la definizione del mercato proposta dalla ricorrente, la concentrazione di cui trattasi dovrebbe essere autorizzata a fortiori. Infine, la British Airways puntualizza ancora che una definizione del mercato così estesa come quella proposta dalla ricorrente sarebbe inadeguata a causa della diversità e della frammentazione dei servizi da prendere in considerazione.

## Giudizio del Tribunale

- 78 Va ricordato che, ai sensi dell'art. 2, n. 2, del regolamento, «le operazioni di concentrazione che non creano o non rafforzano una posizione dominante, da cui risulti che una concorrenza effettiva sia ostacolata in modo significativo nel mercato comune o in una parte sostanziale di esso, devono essere dichiarate compatibili con il mercato comune». Al contrario, ai sensi del n. 3 del medesimo articolo, le operazioni di concentrazione che creano o rafforzano una posizione del genere devono essere dichiarate incompatibili con il mercato comune.
- 79 Risulta da queste disposizioni che la Commissione è tenuta a dichiarare la compatibilità con il mercato comune di un'operazione di concentrazione ogniqualvolta ricorrano due presupposti, cioè che l'operazione considerata non crei né rafforzi una posizione dominante e che la concorrenza nel mercato comune non sia ostacolata in modo significativo dall'instaurazione o dal rafforzamento di una posizione siffatta. In mancanza di creazione o di rafforzamento di una posizione dominante, l'operazione deve essere pertanto autorizzata senza che sia necessario esaminare gli effetti dell'operazione sulla concorrenza effettiva.
- 80 Al fine di valutare se, in un caso concreto, la prima condizione sia soddisfatta, la Commissione deve anzitutto definire il mercato rilevante (v., per analogia, sentenza del Tribunale 12 dicembre 1991, causa T-30/89, Hilti/Commissione, Racc. pag. II-1439, punto 69, e, in seguito ad impugnazione, sentenza della Corte 2 marzo 1994, causa C-53/92 P, Hilti/Commissione, Racc. pag. I-667).

81 A tale riguardo, va ricordato che nel caso di specie, al punto 19 della decisione, la Commissione ha definito come mercato rilevante ogni «coppia di città» costituente il punto di partenza e il punto di arrivo delle rotte da essa giudicate direttamente interessate dall'operazione di cui trattasi, giungendo alla conclusione, al punto 26 della decisione, che tale operazione non crea né rafforza una posizione dominante che ostacoli la concorrenza effettiva.

82 Poiché la ricorrente ha dichiarato di non contestare in linea di principio la legittimità della definizione sulla quale si è basata la Commissione, ma di considerarla molto incompleta e pertanto errata, il Tribunale deve prendere in esame la definizione di mercato rilevante adottata dalla Commissione.

83 Il Tribunale ritiene in proposito che la definizione di mercato rilevante adottata dalla Commissione è corretta, sia dal punto di vista del prodotto considerato sia dal punto di vista geografico.

84 Infatti, la definizione di mercato così elaborata è conforme ai principi enunciati dalla Corte nella citata sentenza *Ahmeed Saeed Flugreisen et Silver Line Reisebüro*, in quanto la Commissione ha esaminato, ai punti 17-21 della decisione, le due rotte per le quali sussisteva la possibilità di una sovrapposizione dei servizi offerti dai soggetti partecipanti all'operazione di concentrazione, vale a dire Parigi-Londra e Lione-Londra, e la loro eventuale intercambiabilità con altre linee, giungendo alla conclusione, del tutto ragionevole, che non vi è alcuna intercambiabilità di queste due rotte con altre e che l'intercambiabilità di queste stesse rotte è molto ridotta.

85 Il Tribunale osserva inoltre che, dai punti 17 e 19 della decisione, emerge, sia pure in modo breve e succinto, che la Commissione non si è limitata ad esaminare gli effetti dell'operazione progettata soltanto sulle due rotte direttamente interessate dall'operazione stessa, ma che ha altresì valutato tali effetti in modo complessivo, per quanto riguarda le attività internazionali in partenza dalla Francia (punto 17) e

per quanto riguarda le ripercussioni su una rete di grande estensione o volume (punto 19). Ne consegue che la censura mossa alla Commissione dalla ricorrente su tale punto è infondata e non può quindi essere accolta dal Tribunale.

86 In ogni caso, va rilevato che, come indicato dal Regno Unito, la ricorrente non ha — né espressamente né implicitamente — sostenuto nelle memorie presentate al Tribunale che la Commissione abbia commesso un errore di valutazione constatando che l'operazione di cui trattasi non crea né rafforza una posizione dominante sui mercati da essa ritenuti rilevanti, né tanto meno ha sostenuto che siffatta posizione sia stata creata o rafforzata su un mercato corrispondente alla definizione da essa prospettata. Stando così le cose, essa non può contestare la legittimità della decisione della Commissione di dichiarare l'operazione compatibile con il mercato comune.

87 Ciò non è in alcun modo inficiato dagli argomenti dedotti dalla ricorrente nella seconda e nella terza parte del mezzo. Infatti, sebbene l'operazione di concentrazione di cui trattasi, come rilevato dalla Commissione al punto 17 della decisione, consenta alla British Airways di attirare un clientela francese verso i suoi servizi di trasporto internazionale in partenza dal Regno Unito e la British Airways controlli quattro dei sette vettori che svolgono il servizio di collegamento Londra-Parigi e quand'anche fosse esatto che la British Airways potrà, più agevolmente rispetto ad altre compagnie aeree non francesi, sviluppare tramite tale operazione un'attività all'interno del territorio francese dopo la data del 1° aprile 1997, è altresì innegabile che la ricorrente non ha dimostrato in che modo tali circostanze avrebbero dovuto indurre la Commissione a vietare l'operazione di concentrazione di cui trattasi, non essendovi creazione o rafforzamento di una posizione dominante su un qualsivoglia mercato.

88 Ne consegue che il mezzo deve essere respinto.

*Sul terzo mezzo, relativo alla violazione dell'art. 190 del Trattato*

## Sintesi degli argomenti delle parti

- 89 La ricorrente sostiene che la Commissione, essendo stata posta dalla ricorrente stessa dinanzi a due definizioni diverse e necessariamente complementari del mercato del prodotto e del mercato geografico interessati dall'operazione di concentrazione controversa, ha infranto l'art. 190 del Trattato in quanto ha ommesso di esporre i motivi che l'hanno condotta a basare la decisione impugnata soltanto su una di dette definizioni.
- 90 La Commissione ricorda che, per giurisprudenza costante della Corte, essa non ha l'obbligo di motivare le decisioni di rigetto dei mezzi fatti valere dalle parti nell'ambito di un procedimento amministrativo né, a maggior ragione, di quelli sollevati dai terzi. Essa avrebbe peraltro incluso nella propria definizione non soltanto gli elementi riguardanti, in particolare, l'esistenza di reti europee e le condizioni presenti negli aeroporti, ma avrebbe anche fornito tutti i dati necessari a motivare la scelta di non prendere dettagliatamente in considerazione le ripercussioni della concentrazione sulla rete della British Airways.
- 91 Le osservazioni presentate da alcune delle parti intervenienti su tale punto concordano con la tesi esposta dalla Commissione.

## Giudizio del Tribunale

- 92 Va ricordato che, secondo la giurisprudenza costante della Corte e del Tribunale, benché a norma dell'art. 190 del Trattato CEE la Commissione debba motivare le proprie decisioni, menzionando gli elementi di fatto e di diritto dai quali dipende

la giustificazione giuridica del provvedimento, nonché le considerazioni che l'hanno indotta ad adottarlo, non è prescritto che essa discuta tutti i punti di diritto e di fatto addotti da ciascun interessato durante il procedimento amministrativo (v. sentenza del Tribunale 17 dicembre 1991, causa T-8/89, DSM/Commissione, Racc. pag. II-1833, punto 257).

- 93 Nel caso di specie, il Tribunale osserva che dalla motivazione della decisione risultano chiaramente gli elementi di fatto e di diritto nonché le altre considerazioni che hanno indotto la Commissione ad adottare la decisione impugnata. Poiché la Commissione non ha l'obbligo di motivare la decisione di rigetto della definizione più estesa del mercato proposta dall'Air France, soggetto terzo nel procedimento, non si può considerare che essa sia venuta meno, in questo caso, all'obbligo di motivazione che le incombe.
- 94 Il Tribunale ricorda inoltre che, come rilevato in precedenza (punto 86), in effetti la Commissione, nella propria decisione, ha non soltanto preso in considerazione le due rotte direttamente interessate dall'operazione di concentrazione, ma ha altresì valutato, in termini più complessivi, le conseguenze dell'operazione di concentrazione progettata.
- 95 Il mezzo va pertanto disatteso.

*Sul quarto mezzo, relativo alla violazione del legittimo affidamento*

Sintesi degli argomenti delle parti

- 96 Nell'ambito di questo mezzo, la ricorrente espone che, in data 29 ottobre 1990, in seguito ad un'operazione di concentrazione tra la stessa e altre compagnie francesi di trasporto aereo — l'UTA e l'Air Inter —, essa aveva concluso con la Commis-

sione e il governo francese un accordo ai sensi del quale le era stato imposto di abbandonare ogni sua partecipazione negli organi direttivi della TAT, della quale era allora azionista, e di portare a termine la propria dismissione integrale di detta compagnia entro e non oltre la data del 30 giugno 1992. Questo obbligo di dismissione avrebbe avuto l'obiettivo esclusivo di garantire la presenza sul mercato del trasporto aereo interno francese, di fronte alla ricorrente, di un'impresa concorrente indipendente.

97 La ricorrente afferma che non soltanto non era mai stata presa in considerazione l'ipotesi che una compagnia straniera di dimensioni paragonabili alle sue, come la British Airways, potesse prendere il suo posto come azionista di controllo congiunto o di controllo della TAT EA, ma che una simile eventualità avrebbe reso impossibile la conclusione di un accordo su tale punto. Essa soggiunge che, né durante le trattative preliminari né all'atto della conclusione stessa dell'accordo del 29 ottobre 1990, la Commissione avrebbe comunicato di ritenere possibile, ovvero compatibile con il mercato comune, che la ricorrente venisse sostituita in seno alla compagnia TAT da una compagnia straniera di dimensioni simili alle sue. La decisione controversa sarebbe quindi in contraddizione con l'accordo di cui trattasi.

98 La ricorrente ne deduce che la Commissione, dichiarando l'operazione di concentrazione tra la British Airways e la TAT EA compatibile con il mercato comune, avrebbe infranto, almeno per quanto riguarda l'attività interna di quest'ultima, il suo obbligo di tutelare il legittimo affidamento della ricorrente, in spregio al principio comunitario generale della tutela del legittimo affidamento e alle disposizioni dell'art. 155 del Trattato, ai quali devono sottostare le previsioni di un regolamento.

99 La Commissione ribatte su tale punto che il controllo acquisito dalla British Airways sulla TAT EA, lungi dal tradire la lettera e lo spirito dell'accordo del 29 ottobre 1990, non fa che rafforzare le possibilità di una maggiore concorrenza sul mercato interno francese grazie alla conferma della TAT EA come «impresa concorrente indipendente di fronte all'Air France», il che era il suo unico intento al momento della conclusione dell'accordo. Secondo la Commissione, il fatto che una simile eventualità, che essa non poteva peraltro prevedere, non sia stata presa in considerazione durante le trattative precedenti la conclusione dell'accordo suddetto non poteva far sorgere nei suoi confronti l'obbligo di vietare — violando per giunta i principi fondamentali della Comunità, tra cui la libertà di stabilimento —

un'operazione di concentrazione compatibile con le norme sulla concorrenza nel mercato comune.

100 Il Regno Unito sostiene che tale mezzo è «sul piano dei principi, fondamentale-  
mente errato». Esso ritiene inoltre che non vi sia alcuna incompatibilità tra l'ac-  
cordo di cui trattasi e la decisione né, quindi, alcuna violazione del legittimo affi-  
damento.

101 Le altre due parti intervenienti concordano con la tesi esposta dalla Commissione e  
dal Regno Unito.

#### Giudizio del Tribunale

102 Va ricordato che discende dal principio della gerarchia degli atti giuridici della  
Comunità, quale sancita dal Trattato e dalla giurisprudenza comunitaria, che un  
atto di portata generale non può essere modificato implicitamente da una decisione  
individuale (v. sentenza della Corte 24 marzo 1993, causa C-313/90, CIRFS e  
a./Commissione, Racc. pag. I-1125, punto 44). Ne consegue che un'istituzione  
comunitaria non può essere costretta, in base al principio della tutela del legittimo  
affidamento, ad applicare una norma comunitaria *contra legem*.

103 Il Tribunale rileva che, nella specie, emerge comunque dagli atti di causa che l'ac-  
cordo concluso tra il governo francese, l'Air France e la Commissione il 29 otto-  
bre 1990 contiene esclusivamente impegni sottoscritti dalle prime due parti, mentre  
la Commissione, da parte sua, non ha assunto alcun impegno. Allo stesso modo,  
non emerge dai termini stessi di tale accordo né da alcun altro elemento richiamato

dinanzi al Tribunale che la Commissione si fosse impegnata a non dichiarare la compatibilità con il mercato comune di un'operazione di concentrazione tra la TAT e un'impresa concorrente delle stesse dimensioni dell'Air France. La ricorrente non ha quindi dimostrato la sussistenza di un legittimo affidamento da parte sua.

104 Ne consegue che il mezzo deve essere respinto.

105 Risulta da tutte le considerazioni che precedono che il ricorso deve essere respinto.

### Sulle spese

106 Ai sensi dell'art. 87, n. 2, del regolamento di procedura del Tribunale, la parte soccombente è condannata alle spese, se ne è stata fatta domanda. Poiché la ricorrente è rimasta soccombente e la convenuta e le intervenienti hanno concluso per la sua condanna alle spese, la ricorrente va condannata alle spese, comprese quelle sostenute dalle intervenienti TAT e British Airways. Poiché la ricorrente è stata condannata a sopportare le proprie spese nonché quelle sostenute dalla convenuta e dalle intervenienti TAT e British Airways, le conclusioni dell'interveniente TAT, dirette a chiedere al Tribunale l'applicazione dell'art. 87, n. 3, del regolamento relativo al rimborso delle spese superflue o defatigatorie, sono prive di oggetto.

107 Ai sensi dell'art. 87, n. 4, del detto regolamento, gli Stati membri intervenuti nella causa sopportano le proprie spese. Il Regno Unito sopporterà quindi le proprie spese.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Prima Sezione)

dichiara e statuisce:

- 1) **Il ricorso è respinto.**
- 2) **La ricorrente sopporterà le proprie spese nonché le spese sostenute dalla convenuta e dalle intervenienti TAT e British Airways.**
- 3) **Il Regno Unito sopporterà le proprie spese.**

Schintgen

García-Valdecasas

Kirschner

Vesterdorf

Lenaerts

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 19 maggio 1994.

Il cancelliere

Il presidente

H. Jung

R. Schintgen