



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Prima Sezione)

16 dicembre 2015*

«Concorrenza — Intese — Mercato europeo del trasporto aereo di merci — Accordi e pratiche concordate su elementi dei prezzi dei servizi di trasporto aereo di merci (istituzione di supplementi per il carburante e per la sicurezza, rifiuto di pagare commissioni sui supplementi) — Articolo 101 TFUE, articolo 53 dell'accordo SEE e articolo 8 dell'accordo tra la Comunità e la Svizzera sul trasporto aereo — Obbligo di motivazione»

Nella causa T-67/11,

Martinair Holland NV, con sede in Haarlemmermeer (Paesi Bassi), rappresentata da R. Wesseling, avvocato,

ricorrente,

contro

Commissione europea, rappresentata inizialmente da S. Noë, N. von Lingen e C. Giolito, successivamente da S. Noë, C. Giolito e A. Dawes, in qualità di agenti, assistiti da B. Doherty, barrister,

convenuta,

avente ad oggetto la domanda di annullamento della decisione C(2010) 7694 definitivo della Commissione, del 9 novembre 2010, relativa a un procedimento ai sensi dell'articolo 101 TFUE, dell'articolo 53 dell'accordo SEE e dell'articolo 8 dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto aereo (caso COMP/39258 – Trasporto aereo di merci), nella parte in cui riguarda la ricorrente o, almeno, di annullamento dell'articolo 5, lettera b), di tale decisione, nella parte in cui infligge a quest'ultima un'ammenda, o di riduzione di quest'ultima,

IL TRIBUNALE (Prima Sezione),

composto da H. Kanninen (relatore), presidente, I. Pelikánová e E. Buttigieg, giudici,

cancelliere: S. Spyropoulos, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 21 maggio 2015,

ha pronunciato la seguente

* Lingua processuale: l'inglese.

Sentenza

Fatti

- 1 La ricorrente, Martinair Holland NV, è una compagnia di trasporto aereo attiva sul mercato del trasporto aereo di merci (in prosieguo: il «trasporto di merci»).
- 2 Il 7 dicembre 2005, la Commissione delle Comunità europee ha ricevuto una richiesta di immunità in forza della sua comunicazione relativa all'immunità dalle ammende e alla riduzione dell'importo delle ammende nei casi di cartelli tra imprese (GU 2002, C 45, pag. 3; in prosieguo: la «comunicazione sul trattamento favorevole del 2002») introdotta dalla Deutsche Lufthansa AG (in prosieguo: la «Lufthansa») e dalle sue controllate, Lufthansa Cargo AG e Swiss International Air Lines AG (in prosieguo: la «Swiss»). A termini di tale richiesta, sussistevano contatti anticoncorrenziali tra diverse imprese attive nel settore del trasporto di merci (in prosieguo: i «trasportatori») relativi, segnatamente, a:
 - il sovrapprezzo carburante (in prosieguo: il «SPC»), che sarebbe stato introdotto in ragione dell'aumento di prezzo del carburante;
 - il sovrapprezzo per dispositivi di sicurezza (in prosieguo: il «SPS»), che sarebbe stato introdotto in ragione dei costi di talune misure di sicurezza imposte in seguito agli attacchi terroristici dell'11 settembre 2001.
- 3 Il 14 e 15 febbraio 2006, la Commissione ha proceduto ad accertamenti senza preavviso ai sensi dell'articolo 20 del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio, del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli [101 TFUE] e [102 TFUE] (GU L 1, pag. 1).
- 4 In esito agli accertamenti, diversi trasportatori, nonché la ricorrente, hanno introdotto una richiesta in forza della comunicazione sul trattamento favorevole del 2002.
- 5 Il 19 dicembre 2007, la Commissione ha inviato una comunicazione degli addebiti a 27 trasportatori, tra cui la ricorrente (in prosieguo: la «comunicazione degli addebiti»), indicando che tali trasportatori avevano violato l'articolo 101 TFUE, l'articolo 53 dell'accordo sullo Spazio economico europeo (SEE) e l'articolo 8 dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto aereo (in prosieguo: l'«accordo con la Svizzera»), partecipando a un'intesa mondiale vertente, segnatamente, sul SPC, sul SPS e sul mancato pagamento di commissioni sui sovrapprezzi (in prosieguo: il «mancato pagamento di commissioni»). Nella risposta alla comunicazione degli addebiti, i suoi destinatari hanno presentato osservazioni scritte. Un'udienza si è svolta dal 30 giugno al 4 luglio 2008.
- 6 Il 9 novembre 2010, la Commissione ha adottato la decisione C(2010) 7694 definitivo, relativa a un procedimento ai sensi dell'articolo 101 TFUE, dell'articolo 53 dell'accordo SEE e dell'articolo 8 dell'accordo con la Svizzera (caso COMP/39258 – Trasporto aereo di merci) (in prosieguo: la «decisione impugnata»). La decisione impugnata è stata inviata ai 21 trasportatori che seguono (in prosieguo: i «trasportatori accusati»):
 - Air Canada;
 - Air France-KLM;
 - Société Air France SA (in prosieguo: la «Air France»);
 - Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (in prosieguo: la «KLM»);

- British Airways plc;
 - Cargolux Airlines International SA (in prosieguo: la «Cargolux»);
 - Cathay Pacific Airways Ltd (in prosieguo: la «CPA»);
 - Japan Airlines Corp.;
 - Japan Airlines International Co. Ltd (in prosieguo: la «Japan Airlines»);
 - Lan Airlines SA (in prosieguo: la «LAN»);
 - Lan Cargo SA (in prosieguo: la «LAN Cargo»);
 - Lufthansa Cargo;
 - Lufthansa;
 - Swiss;
 - la ricorrente;
 - Qantas Airways Ltd (in prosieguo: la «Qantas»);
 - SAS AB;
 - SAS Cargo Group A/S (in prosieguo: la «SAS Cargo»);
 - Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (in prosieguo: la «Scandinavian Airlines»);
 - Singapore Airlines Cargo Pte Ltd (in prosieguo: la «SAC»);
 - Singapore Airlines Ltd.
- 7 Le censure provvisoriamente considerate nei confronti degli altri destinatari della comunicazione degli addebiti sono state abbandonate.
- 8 La decisione impugnata descrive, nei suoi motivi, un'infrazione unica e continuata all'articolo 101 TFUE, all'articolo 53 dell'accordo SEE e all'articolo 8 dell'accordo con la Svizzera, che copre il territorio del SEE e della Svizzera, con la quale i trasportatori accusati avrebbero coordinato il loro comportamento in materia di tariffazione per la fornitura di servizi di trasporto di merci.
- 9 Il dispositivo della decisione impugnata, nella parte in cui riguarda la ricorrente, recita quanto segue:
- «Articolo 1
- Le seguenti imprese hanno violato l'articolo 101 del TFUE e l'articolo 53 dell'accordo SEE partecipando a un'infrazione costituita, al contempo, da accordi e da pratiche concertate con i quali hanno coordinato diversi elementi di prezzo da considerare per servizi di trasporto aereo di merci (...) su collegamenti tra aeroporti situati all'interno del SEE, durante i seguenti periodi:
- (...)
- i) [la ricorrente], dal 22 gennaio 2001 al 14 febbraio 2006;

(...)

Articolo 2

Le seguenti imprese hanno violato l'articolo 101 del TFUE partecipando a un'infrazione costituita, al contempo, da accordi e da pratiche concertate con i quali hanno coordinato diversi elementi di prezzo da considerare per servizi di trasporto aereo di merci (...) su collegamenti tra aeroporti situati all'interno dell'Unione europea e aeroporti situati al di fuori del SEE, durante i seguenti periodi:

(...)

o) [la ricorrente], dal 1° maggio 2004 al 14 febbraio 2006;

(...)

Articolo 3

Le seguenti imprese hanno violato l'articolo 53 dell'accordo SEE partecipando a un'infrazione costituita, al contempo, da accordi e da pratiche concertate con i quali hanno coordinato diversi elementi di prezzo da considerare per servizi di trasporto aereo di merci (...) su collegamenti tra aeroporti situati in paesi che sono parti contraenti dell'accordo SEE ma non sono Stati membri, e paesi terzi, durante i seguenti periodi:

(...)

m) [la ricorrente], dal 19 maggio 2005 al 14 febbraio 2006;

(...)

Articolo 4

Le seguenti imprese hanno violato l'articolo 8 dell'accordo (...) con la Svizzera (...) partecipando a un'infrazione costituita, al contempo, da accordi e da pratiche concertate con i quali hanno coordinato diversi elementi di prezzo da considerare per servizi di trasporto aereo di merci (...) su collegamenti tra aeroporti situati all'interno dell'Unione (...) e aeroporti situati in Svizzera, durante i seguenti periodi:

(...)

i) [la ricorrente], dal 1° giugno 2002 al 14 febbraio 2006;

(...)

Articolo 5

Per le infrazioni di cui agli articoli da 1 a 4 sono inflitte le seguenti ammende:

(...)

m) [la ricorrente]: EUR 29 500 000;

(...)

Articolo 6

Le imprese di cui agli articoli da 1 a 4, qualora non lo abbiano già fatto, pongono immediatamente fine alle infrazioni di cui ai summenzionati articoli.

Esse si astengono per il futuro dagli atti o comportamenti di cui agli articoli da 1 a 4 nonché da qualsiasi atto o comportamento avente oggetto oppure effetto identico o analogo.

Articolo 7

I destinatari della presente decisione sono:

(...)

[la ricorrente]

(...)».

Procedimento

- 10 Con atto introduttivo depositato presso la cancelleria del Tribunale il 24 gennaio 2011, la ricorrente ha proposto il presente ricorso. La Commissione ha depositato il suo controricorso il 27 maggio 2011.
- 11 Con decisione del 29 giugno 2011, il Tribunale ha deciso, conformemente all'articolo 47, paragrafo 1, del suo regolamento di procedura del 2 maggio 1991, di non concedere un secondo scambio di memorie.
- 12 Con decisione del presidente del Tribunale del 1° dicembre 2011, uno dei giudici della Sesta Sezione del Tribunale, collegio giudicante al quale era stato assegnato il giudice relatore, è stato sostituito da un altro giudice.
- 13 Con decisione del presidente del Tribunale del 17 gennaio 2013, il giudice relatore è stato sostituito da un nuovo giudice e la presente controversia è stata attribuita a un nuovo giudice relatore, appartenente alla Sesta Sezione.
- 14 In esito a una domanda del Tribunale formulata nel contesto delle misure di organizzazione del procedimento previste dall'articolo 64 del regolamento di procedura del 2 maggio 1991, la ricorrente ha presentato, con atto depositato presso la cancelleria del Tribunale il 5 luglio 2013, osservazioni sul controricorso. Con atto depositato presso la cancelleria del Tribunale il 27 settembre 2013, la Commissione ha presentato le proprie osservazioni su tale domanda.
- 15 A seguito della modifica delle sezioni del Tribunale, il giudice relatore è stato assegnato alla Prima Sezione alla quale, di conseguenza, è stata attribuita la presente causa il 2 ottobre 2013.
- 16 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale (Prima Sezione) ha deciso di aprire la fase orale del procedimento. Il Tribunale, inoltre, nell'ambito delle misure di organizzazione del procedimento di cui all'articolo 64 del regolamento di procedura del 2 maggio 1991, ha posto quesiti scritti alle parti, le quali hanno risposto nel termine impartito.

- 17 Il 28 aprile 2015, il Tribunale ha invitato la ricorrente a rendere noto se la relazione di udienza conteneva dati riservati nei confronti del pubblico. Con due lettere del 4 maggio 2015, la ricorrente, da un canto, ha chiesto di non portare a conoscenza del pubblico alcuni dati della relazione di udienza e, dall'altro, ha presentato alcune osservazioni in merito a tale relazione, di cui il Tribunale ha tenuto conto.
- 18 Le difese orali delle parti e le loro risposte ai quesiti del Tribunale sono state sentite all'udienza del 21 maggio 2015.

Conclusioni delle parti

- 19 La ricorrente conclude che il Tribunale voglia:
- annullare gli articoli da 1 a 7 della decisione impugnata, in tutto o in parte, nei limiti in cui la riguardano, o
 - ridurre l'importo dell'ammenda prevista dall'articolo 5, lettera m), della decisione impugnata;
 - condannare la Commissione alle spese.
- 20 La Commissione chiede che il Tribunale voglia:
- respingere il ricorso;
 - condannare la ricorrente alle spese.

In diritto

- 21 La ricorrente invoca due motivi a sostegno del ricorso, attinenti, il primo, alla violazione dell'obbligo di motivazione, del diritto a una buona amministrazione, del diritto alla tutela giurisdizionale effettiva e a un equo processo, della presunzione di innocenza e dei diritti della difesa e, il secondo, a un errore manifesto nel calcolo dell'ammenda, alla violazione del regolamento n. 1/2003, degli orientamenti per il calcolo delle ammende inflitte ai sensi dell'articolo 23, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 1/2003 (GU 2006, C 210, pag. 2), dei principi di proporzionalità e di parità di trattamento e dell'obbligo di motivazione.
- 22 Il primo motivo si articola su due capi, attinenti, il primo, alla violazione dell'obbligo di motivazione e del diritto a una buona amministrazione e, il secondo, alla violazione del diritto a una buona amministrazione, del diritto alla tutela giurisdizionale effettiva e a un equo processo, della presunzione di innocenza e dei diritti della difesa.
- 23 Nel contesto del primo capo del primo motivo, la ricorrente fa valere, segnatamente, che la decisione impugnata non le consente di determinare la natura e la portata dell'infrazione o delle infrazioni considerate nei suoi confronti, in quanto il dispositivo della decisione impugnata menziona quattro infrazioni relative a differenti periodi e relazioni, commesse da diversi trasportatori, mentre la motivazione riguarda una sola infrazione a scala mondiale unica e continuata, che ricomprende tutte le relazioni. Essa aggiunge che, nella decisione impugnata, dato che la Commissione ha esaminato i requisiti per l'applicazione dell'articolo 101 TFUE, dell'articolo 53 dell'accordo SEE e dell'articolo 8 dell'accordo con la Svizzera unicamente rispetto all'esistenza di un'asserita intesa a livello mondiale, l'accertamento delle quattro infrazioni nel dispositivo non potrebbe fondarsi sulla valutazione dei fatti

e delle prove svolta nella motivazione. La Commissione non avrebbe esaminato, nella decisione impugnata, la questione se i fatti che ha considerato e le prove raccolte giustificano le quattro infrazioni specifiche previste, rispettivamente, dagli articoli da 1 a 4 della decisione stessa.

- 24 In tal senso, con il primo capo del primo motivo, la ricorrente sostiene, in sostanza, che la decisione impugnata sia viziata da un difetto di motivazione, in quanto la motivazione e il dispositivo di questa decisione sono contraddittori, ciò che la Commissione contesta.
- 25 A tal riguardo, si deve ricordare che, secondo costante giurisprudenza, l'obbligo di motivazione imposto dall'articolo 296, paragrafo 2, TFUE deve fare apparire in forma chiara e non equivoca l'iter logico seguito dall'istituzione da cui promana l'atto impugnato onde consentire agli interessati di conoscere le ragioni del provvedimento adottato per difendere i propri diritti e permettere al giudice dell'Unione europea di esercitare il proprio controllo (v., in tal senso, sentenze del 25 giugno 1998, *British Airways e a./Commissione*, T-371/94 e T-394/94, Racc., EU:T:1998:140, punto 89, e del 29 giugno 2012, *GDF Suez/Commissione*, T-370/09, Racc., EU:T:2012:333, punto 117). La necessità della motivazione deve essere valutata in funzione delle circostanze del caso, in particolare del contenuto dell'atto, della natura dei motivi esposti e dell'interesse che i destinatari dell'atto o altre persone da questo interessate direttamente e individualmente possono avere a ricevere spiegazioni (v., in tal senso, sentenze del 2 aprile 1998, *Commissione/Sytraval e Brink's France*, C-367/95 P, Racc., EU:C:1998:154, punto 63, e del 15 marzo 2000, *Cimenteries CBR e a./Commissione*, T-25/95, T-26/95, da T-30/95 a T-32/95, da T-34/95 a T-39/95, da T-42/95 a T-46/95, T-48/95, da T-50/95 a T-65/95, da T-68/95 a T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 e T-104/95, Racc., EU:T:2000:77, punto 469).
- 26 La motivazione non deve necessariamente specificare tutti gli elementi di fatto e di diritto pertinenti, in quanto la verifica che la motivazione di un atto soddisfi gli obblighi di cui all'articolo 296 TFUE va effettuata alla luce non solo del suo tenore, ma anche del suo contesto e del complesso delle norme giuridiche che disciplinano la materia in esame (v., in tal senso, sentenze *Commissione/Sytraval e Brink's France*, punto 25 supra, EU:C:1998:154, punto 63, e del 2 febbraio 2012, *Denki Kagaku Kogyo e Denka Chemicals/Commissione*, T-83/08, EU:T:2012:48, punto 91).
- 27 Tuttavia, ai fini della motivazione delle decisioni che adotta per provvedere all'applicazione delle norme sulla concorrenza, la Commissione è tenuta, ai sensi dell'articolo 296 TFUE, a menzionare quantomeno i fatti e le considerazioni che rivestono importanza essenziale nell'economia della sua decisione, consentendo così al giudice competente ed alle parti interessate di conoscere le condizioni nelle quali essa ha applicato il diritto dell'Unione (v., in tal senso, sentenza *Denki Kagaku Kogyo e Denka Chemicals/Commissione*, punto 26 supra, EU:T:2012:48, punto 91).
- 28 Inoltre, la motivazione deve essere logica e non presentare, segnatamente, contraddizioni interne che impediscano la buona comprensione dei motivi che sottendono detto atto (v., in tal senso, sentenze del 10 luglio 2008, *Bertelsmann e Sony Corporation of America/Impala*, C-413/06 P, Racc., EU:C:2008:392, punto 169, e del 29 settembre 2011, *Elf Aquitaine/Commissione*, C-521/09 P, Racc., EU:C:2011:620, punto 151).
- 29 Occorre aggiungere che, nonostante le disposizioni dell'articolo 23, paragrafo 5, del regolamento n. 1/2003, dalle quali risulta che le decisioni che infliggono ammende per violazione del diritto della concorrenza non hanno carattere penale, la violazione dell'articolo 101, paragrafo 1, TFUE, dell'articolo 53 dell'accordo SEE e dell'articolo 8 dell'accordo con la Svizzera implica un comportamento che viene generalmente considerato sleale e dannoso per il pubblico in genere, che implica uno stigma evidente e che può comportare, per le imprese responsabili, ammende fino al 10% del loro fatturato annuo, dunque indubbiamente gravi (v. conclusioni dell'avvocato generale Sharpston nella causa *KME Germany e a./Commissione*, C-272/09 P, Racc., EU:C:2011:63, paragrafo 64). Tenuto conto della natura delle infrazioni in questione nonché della natura e del grado di severità delle sanzioni che vi sono connesse (v. sentenza del 27 marzo 2014, *Saint-Gobain Glass France*

e a./Commissione, T-56/09 e T-73/09, Racc., EU:T:2014:160, punto 78 e giurisprudenza ivi richiamata), esse ricadono nella materia penale ai sensi dell'articolo 6 della Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali, sottoscritta a Roma il 4 novembre 1950 (in prosieguo: la «CEDU»), come risulta, in particolare, dalla sentenza della Corte eur. D.U. A. Menarini Diagnostis c. Italia del 27 settembre 2011 (n. 43509/08, §§ da 39 a 44).

- 30 Inoltre, ai §§ 58 e 59 della sua sentenza A. Menarini Diagnostis c. Italia, citata supra al punto 29, la Corte europea dei diritti dell'uomo ha ricordato che, se veniva inflitta «una pena» con decisione di un'autorità amministrativa, l'interessato doveva poter impugnare ogni decisione così adottata nei suoi confronti davanti ad un tribunale che offra le garanzie di cui all'articolo 6 della CEDU (v., in tal senso, sentenza del 18 luglio 2013, Schindler Holding e a./Commissione, C-501/11 P, Racc., EU:C:2013:522, punto 34).
- 31 Orbene, il principio di tutela giurisdizionale effettiva, principio generale del diritto dell'Unione, sancito oggi dall'articolo 47 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, che, nel diritto dell'Unione, corrisponde all'articolo 6, paragrafo 1, della CEDU (v. sentenza del 10 luglio 2014, Telefónica e Telefónica de España/Commissione, C-295/12 P, Racc., EU:C:2014:2062, punto 57 e giurisprudenza ivi richiamata), implica che il dispositivo di una decisione adottata dalla Commissione, che accerti violazioni delle norme sulla concorrenza, sia particolarmente chiaro e preciso, e che le imprese considerate responsabili e sanzionate siano in grado di comprendere e di contestare l'attribuzione di tale responsabilità e l'imposizione di dette sanzioni, quali risultano dai termini del dispositivo stesso.
- 32 Occorre ricordare, infatti, che è con il dispositivo delle decisioni che la Commissione indica la natura e la portata delle infrazioni che sanziona. Si osservi che, in linea di principio, proprio per quanto riguarda la portata e la natura delle infrazioni sanzionate, rileva il dispositivo e non la motivazione. Solo nell'ipotesi di mancanza di chiarezza dei termini utilizzati nel dispositivo occorre interpretare quest'ultimo alla luce della motivazione della decisione. Come il giudice dell'Unione ha dichiarato, al fine di individuare i soggetti destinatari di una decisione che accerti un'infrazione, qualora il dispositivo di detta decisione non dia adito a dubbi, è ad esso che ci si deve attenere (sentenze del 16 dicembre 1975, Suiker Unie e a./Commissione, da 40/73 a 48/73, 50/73, da 54/73 a 56/73, 111/73, 113/73 e 114/73, Racc., EU:C:1975:174, punto 315, e dell'11 dicembre 2003, Adriatica di Navigazione/Commissione, T-61/99, Racc., EU:T:2003:335, punto 43).
- 33 Peraltro, occorre anche ricordare che l'articolo 101, paragrafo 1, TFUE produce effetti diretti nei rapporti tra i singoli e crea diritti in capo a questi, imponendo che chiunque possa chiedere il risarcimento del danno asseritamente causato da un contratto o da un comportamento idoneo a restringere o a falsare il gioco della concorrenza. Spetta pertanto ai giudici nazionali aditi, nel contesto delle loro competenze, applicare tale disposizione, e garantire non soltanto la sua piena efficacia, ma anche tutelare tali diritti (sentenza del 6 giugno 2013, Donau Chemie e a., C-536/11, Racc., EU:C:2013:366, punti 21 e 22). Conseguentemente, tutti hanno il diritto di chiedere il risarcimento del danno subito quando sussiste un nesso di causalità tra tale danno e un'intesa o una pratica vietata dall'articolo 101 TFUE (sentenze del 13 luglio 2006, Manfredi e a., da C-295/04 a C-298/04, Racc., EU:C:2006:461, punto 61, e del 6 novembre 2012, Otis e a., C-199/11, Racc., EU:C:2012:684, punto 43).
- 34 Orbene, ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento n. 1/2003, quando le giurisdizioni nazionali si pronunciano su accordi, decisioni o pratiche di cui all'articolo 101 TFUE che sono già oggetto di una decisione della Commissione, non possono farlo in un senso che sia in contrasto con detta decisione.
- 35 A tal riguardo, occorre considerare, contrariamente a quanto la Commissione fa valere in udienza, che un giudice nazionale adotterebbe una decisione in contrasto con quella adottata da tale istituzione non solo se qualificasse giuridicamente in modo differente i comportamenti anticoncorrenziali esaminati,

ma anche se la sua decisione fosse differente da quella della Commissione quanto alla portata temporale o geografica dei comportamenti esaminati o quanto alla responsabilità o all'assenza di responsabilità delle persone sottoposte all'indagine relativa ai comportamenti in questione e per i quali la responsabilità è stata esaminata nella decisione della Commissione.

- 36 Ne consegue che i giudici nazionali sono vincolati dalla decisione adottata dalla Commissione, in quanto essa non sia annullata o resa invalida, il che impone che il suo dispositivo possa essere compreso in modo univoco.
- 37 In particolare, i giudici nazionali devono essere in grado, a partire dai termini chiari del dispositivo di una decisione che accerta l'esistenza di un'infrazione alle norme sulla concorrenza, di comprendere la portata di tale infrazione, nonché di identificare le persone che ne sono responsabili, per poter trarre le conseguenze necessarie per quanto riguarda le domande di risarcimento del danno causato dall'infrazione introdotte dalle persone che sono state lese dall'infrazione medesima.
- 38 Infine, occorre rilevare che la piena effettività dell'articolo 101 TFUE sarebbe rimessa in discussione se il diritto di una persona di chiedere a un'altra persona il risarcimento del pregiudizio subito fosse subordinato in termini categorici alla sussistenza di un rapporto contrattuale tra queste due persone (v., in tal senso, sentenza del 5 giugno 2014, Kone e a., C-557/12, Racc., EU:C:2014:1317, punto 33). Non potrebbe pertanto escludersi che una persona considerata responsabile di una violazione delle norme sulla concorrenza accertata dalla Commissione sia tenuta a risarcire il danno causato a clienti di altre persone considerate responsabili della medesima infrazione. In un caso siffatto, e se il diritto nazionale lo prevede, i giudici nazionali possono essere aditi per azioni di regresso tra queste persone. Il tenore del dispositivo di una decisione che accerta la violazione delle norme sulla concorrenza risulta, sotto questo profilo, determinante, in quanto è idoneo a far sorgere diritti e obblighi reciproci tra gli interessati.
- 39 Il giudice nazionale può anche, se questo è previsto dalla legge nazionale, essere tenuto a considerare che tutte le persone giudicate responsabili della violazione delle norme sulla concorrenza accertata dalla Commissione sono tenute a risarcire in solido il danno causato. In questo caso, il dispositivo di una decisione che accerta un'infrazione alle norme sulla concorrenza può, con riguardo alle persone interessate, essere parimenti determinante.
- 40 Alla luce delle suesposte considerazioni, occorre pertanto verificare, in primo luogo, se, come sostiene la ricorrente, sussiste una contraddizione tra la motivazione e il dispositivo della decisione impugnata.
- 41 Quanto al dispositivo della decisione impugnata, i suoi articoli da 1 a 4 sono così redatti:

«Articolo 1

Le seguenti imprese hanno violato l'articolo 101 del TFUE e l'articolo 53 dell'accordo SEE partecipando a un'infrazione costituita, al contempo, da accordi e da pratiche concertate con i quali hanno coordinato diversi elementi di prezzo da considerare per servizi di trasporto aereo di merci (...) su collegamenti tra aeroporti situati all'interno del SEE, durante i seguenti periodi:

- a) Air France-KLM, dal 7 dicembre 1999 al 14 febbraio 2006;
- b) (...) Air France, dal 7 dicembre 1999 al 14 febbraio 2006;
- c) KLM (...), dal 21 dicembre 1999 al 14 febbraio 2006;
- d) British Airways (...), dal 22 gennaio 2001 al 14 febbraio 2006;
- e) Cargolux (...), dal 22 gennaio 2001 al 14 febbraio 2006;

- f) Lufthansa Cargo (...), dal 14 dicembre 1999 al 7 dicembre 2005;
- g) (...) Lufthansa (...), dal 14 dicembre 1999 al 7 dicembre 2005;
- h) Swiss (...), dal 2 aprile 2002 al 7 dicembre 2005;
- i) [la ricorrente], dal 22 gennaio 2001 al 14 febbraio 2006;
- j) SAS (...), dal 17 agosto 2001 al 14 febbraio 2006;
- k) SAS Cargo (...), dal 1° giugno 2001 al 14 febbraio 2006;
- l) Scandinavian Airlines (...), dal 13 dicembre 1999 al 28 dicembre 2003.

Articolo 2

Le seguenti imprese hanno violato l'articolo 101 del TFUE partecipando a un'infrazione costituita, al contempo, da accordi e da pratiche concertate con i quali hanno coordinato diversi elementi di prezzo da considerare per servizi di trasporto aereo di merci (...) su collegamenti tra aeroporti situati all'interno dell'[Unione] e aeroporti situati al di fuori del SEE, durante i seguenti periodi:

- a) Air Canada, dal 1° maggio 2004 al 14 febbraio 2006;
- b) Air France-KLM, dal 1° maggio 2004 al 14 febbraio 2006;
- c) (...) Air France, dal 1° maggio 2004 al 14 febbraio 2006;
- d) KLM (...), dal 1° maggio 2004 al 14 febbraio 2006;
- e) British Airways (...), dal 1° maggio 2004 al 14 febbraio 2006;
- f) Cargolux (...), dal 1° maggio 2004 al 14 febbraio 2006;
- g) [CPA], dal 1° maggio 2004 al 14 febbraio 2006;
- h) Japan Airlines [Corp], dal 1° maggio 2004 al 14 febbraio 2006;
- i) Japan Airlines (...), dal 1° maggio 2004 al 14 febbraio 2006;
- j) LAN (...), dal 1° maggio 2004 al 14 febbraio 2006;
- k) LAN Cargo (...), dal 1° maggio 2004 al 14 febbraio 2006;
- l) Lufthansa Cargo (...), dal 1° maggio 2004 al 7 dicembre 2005;
- m) (...) Lufthansa (...), dal 1° maggio 2004 al 7 dicembre 2005;
- n) Swiss (...), dal 1° maggio 2004 al 7 dicembre 2005;
- o) [la ricorrente], dal 1° maggio 2004 al 14 febbraio 2006;
- p) Qantas (...), dal 1° maggio 2004 al 14 febbraio 2006;
- q) SAS (...), dal 1° maggio 2004 al 14 febbraio 2006;

- r) SAS Cargo (...), dal 1° maggio 2004 al 14 febbraio 2006;
- s) [SAC], dal 1° maggio 2004 al 14 febbraio 2006;
- t) Singapore Airlines (...), dal 1° maggio 2004 al 14 febbraio 2006.

Articolo 3

Le seguenti imprese hanno violato l'articolo 53 dell'Accordo SEE partecipando a un'infrazione costituita, al contempo, da accordi e da pratiche concertate con i quali hanno coordinato diversi elementi di prezzo da considerare per servizi di trasporto aereo di merci (...) su collegamenti tra aeroporti situati in paesi che sono parti contraenti dell'accordo SEE, ma non sono Stati membri, e paesi terzi, durante i seguenti periodi:

- a) Air Canada, dal 19 maggio 2005 al 14 febbraio 2006;
- b) Air France-KLM, dal 19 maggio 2005 al 14 febbraio 2006;
- c) (...) Air France, dal 19 maggio 2005 al 14 febbraio 2006;
- d) KLM (...), dal 19 maggio 2005 al 14 febbraio 2006;
- e) British Airways (...), dal 19 maggio 2005 al 14 febbraio 2006;
- f) Cargolux (...), dal 19 maggio 2005 al 14 febbraio 2006;
- g) [CPA], dal 19 maggio 2005 al 14 febbraio 2006;
- h) Japan Airlines [Corp.], dal 19 maggio 2005 al 14 febbraio 2006;
- i) Japan Airlines (...), dal 19 maggio 2005 al 14 febbraio 2006;
- j) Lufthansa Cargo (...), dal 19 maggio 2005 al 7 dicembre 2005;
- k) (...) Lufthansa (...), dal 19 maggio 2005 al 7 dicembre 2005;
- l) Swiss (...), dal 19 maggio 2005 al 7 dicembre 2005;
- m) [la ricorrente], dal 19 maggio 2005 al 14 febbraio 2006;
- n) Qantas (...), dal 19 maggio 2005 al 14 febbraio 2006;
- o) SAS (...), dal 19 maggio 2005 al 14 febbraio 2006;
- p) SAS Cargo (...), dal 19 maggio 2005 al 14 febbraio 2006;
- q) [SAC], dal 19 maggio 2005 al 14 febbraio 2006;
- r) Singapore Airlines (...), dal 19 maggio 2005 al 14 febbraio 2006.

Articolo 4

Le seguenti imprese hanno violato l'articolo 8 dell'accordo (...) con la Svizzera (...) partecipando a un'infrazione costituita, al contempo, da accordi e da pratiche concertate con i quali hanno coordinato diversi elementi di prezzo da considerare per servizi di trasporto aereo di merci (...) su collegamenti tra aeroporti situati all'interno dell'Unione (...) e aeroporti situati in Svizzera, durante i seguenti periodi:

- a) Air France-KLM, dal 1° giugno 2002 al 14 febbraio 2006;
- b) (...) Air France, dal 1° giugno 2002 al 14 febbraio 2006;
- c) KLM (...), dal 1° giugno 2002 al 14 febbraio 2006;
- d) British Airways (...), dal 1° giugno 2002 al 14 febbraio 2006;
- e) Cargolux (...), dal 1° giugno 2002 al 14 febbraio 2006;
- f) Lufthansa Cargo (...), dal 1° giugno 2002 al 7 dicembre 2005;
- g) (...) Lufthansa (...), dal 1° giugno 2002 al 7 dicembre 2005;
- h) Swiss (...), dal 1° giugno 2002 al 7 dicembre 2005;
- i) [la ricorrente], dal 1° giugno 2002 al 14 febbraio 2006;
- j) SAS (...), dal 1° giugno 2002 al 14 febbraio 2006;
- k) SAS Cargo (...), dal 1° giugno 2002 al 14 febbraio 2006;
- l) Scandinavian Airlines (...), dal 1° giugno 2002 al 28 dicembre 2003».

42 La ricorrente fa valere, in sostanza, che una lettura letterale degli articoli da 1 a 4 della decisione impugnata induce a rilevare l'esistenza di quattro infrazioni uniche e continue distinte, ciascuna delle quali riguarda una categoria di collegamenti differente, e non all'accertamento di una sola infrazione unica e continuata relativa a tutti i collegamenti ricompresi nell'intesa, come esposto nella motivazione di detta decisione.

43 Ciò troverebbe conferma nella redazione degli articoli 5 e 6 della decisione impugnata, ai sensi dei quali:

«Articolo 5

Per le infrazioni di cui agli articoli da 1 a 4 sono inflitte le seguenti ammende:

(...)

Articolo 6

Le imprese di cui agli articoli da 1 a 4, qualora non lo abbiano già fatto, pongono immediatamente fine alle infrazioni di cui ai summenzionati articoli.

(...)».

- 44 La ricorrente, infatti, sottolinea che gli articoli 5 e 6 della decisione impugnata fanno riferimento a «infrazioni» al plurale e non a «un’infrazione» al singolare.
- 45 Al riguardo occorre rilevare, anzitutto, che, come fatto valere dalla Commissione nella sua risposta alle misure di organizzazione del procedimento di cui al punto 16 supra, la ripartizione in quattro articoli distinti della parte del dispositivo di una decisione che accerta infrazioni alle norme sulla concorrenza non comporta necessariamente l’esistenza di quattro infrazioni distinte.
- 46 Tale ripartizione potrebbe derivare dalla circostanza secondo cui l’insieme dei comportamenti anticoncorrenziali che compongono l’infrazione unica e continuata descritta nella decisione impugnata hanno violato tre disposizioni che vietano questi stessi comportamenti, ma che possiedono una portata territoriale e temporale diversa.
- 47 D’altronde, la Commissione ha indicato, ai punti da 815 a 817 della decisione impugnata nonché nelle sue memorie presentate al Tribunale, che, sino al 1° maggio 2004, essa possedeva le competenze esecutive per applicare l’articolo 101 TFUE solo ai trasporti aerei internazionali tra aeroporti dell’Unione e non poteva pertanto applicare l’articolo 101 TFUE agli accordi e alle pratiche anticoncorrenziali relativi ai collegamenti tra aeroporti situati all’interno dell’Unione e aeroporti situati al di fuori del SEE. Inoltre, essa ha chiarito, ai punti da 818 a 821 della decisione impugnata, che, sino al 19 maggio 2005, era competente ai fini dell’applicazione dell’articolo 53 dell’accordo SEE solo ai trasporti aerei tra aeroporti situati all’interno del SEE e che solo a partire da tale data ha assunto la competenza ai fini dell’applicazione di tale disposizione con riguardo ai collegamenti tra aeroporti situati in paesi che sono parti contraenti dell’accordo SEE, ma non sono Stati membri, e paesi terzi. Peraltro, risulta dai punti da 822 a 825 della decisione impugnata che la Commissione si è ritenuta competente ai fini dell’applicazione dell’articolo 8 dell’accordo con la Svizzera ai collegamenti tra aeroporti situati all’interno dell’Unione e aeroporti situati in Svizzera a partire dal 1° giugno 2002.
- 48 Pertanto, come indicato dalla Commissione nella sua risposta citata supra al punto 16 nonché in udienza, la violazione di tre disposizioni, vale a dire l’articolo 101 TFUE, l’articolo 53 dell’accordo SEE e l’articolo 8 dell’accordo con la Svizzera, ciascuna delle quali fissa la competenza della Commissione ai fini della loro applicazione *ratione temporis* e *ratione loci*, l’ha indotta a ripartire il dispositivo della decisione impugnata in sette articoli, dei quali i primi quattro si articolano come segue:
- l’articolo 1 verte sulla competenza della Commissione ai fini dell’applicazione degli articoli 101 TFUE e 53 dell’accordo SEE con riguardo ai collegamenti tra aeroporti situati all’interno del SEE, per il periodo dal 7 dicembre 1999 al 14 febbraio 2006;
 - l’articolo 2 verte sulla competenza della Commissione ai fini dell’applicazione dell’articolo 101 TFUE con riguardo ai collegamenti tra aeroporti situati all’interno dell’Unione europea e aeroporti situati al di fuori del SEE, per il periodo dal 1° maggio 2004 al 14 febbraio 2006;
 - l’articolo 3 verte sulla competenza della Commissione ai fini dell’applicazione dell’articolo 53 dell’accordo SEE con riguardo ai collegamenti tra aeroporti situati in paesi che sono parti contraenti dell’accordo SEE, ma non sono Stati membri, e paesi terzi, per il periodo dal 19 maggio 2005 al 14 febbraio 2006;
 - e l’articolo 4 verte sulla competenza della Commissione ai fini dell’applicazione dell’articolo 8 dell’accordo con la Svizzera con riguardo ai collegamenti tra aeroporti situati all’interno dell’Unione e aeroporti situati in Svizzera, per il periodo dal 1° giugno 2002 al 14 febbraio 2006.
- 49 Non sono contestate dalla ricorrente né la portata variabile della competenza della Commissione secondo i collegamenti in questione né la ripartizione del dispositivo della decisione impugnata connessa alla portata variabile della competenza della Commissione.

- 50 Di contro, la ricorrente osserva, da una parte, che tutti i trasportatori accusati hanno partecipato, secondo la motivazione della decisione impugnata, ai comportamenti anticoncorrenziali che costituiscono l'infrazione unica e continuata di portata mondiale, indipendentemente dai collegamenti garantiti e, d'altra parte, che gli articoli da 1 a 4 di tale decisione accertano quattro infrazioni distinte, di cui ciascuna è relativa ad una categoria di collegamenti differente, alle quali ha partecipato solo un certo numero di trasportatori accusati.
- 51 A tal riguardo, dalla decisione impugnata risulta che solo i nomi di undici trasportatori su 21 trasportatori accusati, vale a dire Air France-KLM, Air France, KLM, British Airways, Cargolux, Lufthansa, Lufthansa Cargo, Swiss, la ricorrente, SAS e SAS Cargo sono menzionati in ciascuno dei suoi quattro primi articoli. I nomi dei trasportatori Air Canada, CPA, Japan Airlines Corp., Japan Airlines, Qantas, SAC e Singapore Airlines ricorrono sia all'articolo 2 sia all'articolo 3 di detta decisione. Il nome del trasportatore Scandinavian Airlines ricorre sia all'articolo 1 sia all'articolo 4 di detta decisione. Quanto ai nomi dei trasportatori LAN e LAN Cargo, essi ricorrono unicamente all'articolo 2 della stessa decisione.
- 52 Orbene, occorre rilevare che il periodo dal 1° maggio 2004 al 14 febbraio 2006, per il quale è accertato che i trasportatori i cui nomi ricorrono all'articolo 2 della decisione impugnata hanno partecipato al comportamento anticoncorrenziale, nonché il periodo dal 19 maggio 2005 al 14 febbraio 2006, per il quale è accertato che i trasportatori i cui nomi ricorrono all'articolo 3 della stessa decisione hanno partecipato a detto comportamento, sono interamente compresi in quello di cui all'articolo 1 di tale decisione, dal 7 dicembre 1999 al 14 febbraio 2006, nonché in quello di cui all'articolo 4 della stessa decisione, che inizia il 1° giugno 2002 e prende fine il 14 febbraio 2006, come risulta dal punto 41 supra.
- 53 Conseguentemente, nell'ipotesi in cui i comportamenti anticoncorrenziali fossero considerati costitutivi di un'unica infrazione continuata all'articolo 101 TFUE, all'articolo 53 dell'accordo SEE e all'articolo 8 dell'accordo con la Svizzera, relativa a tutti i collegamenti ricompresi nell'intesa, alla quale hanno partecipato tutti i trasportatori accusati, i nomi dei trasportatori menzionati dall'articolo 2 della decisione impugnata dovrebbero parimenti figurare agli articoli 1 e 4 della decisione medesima. Inoltre, i nomi di tutti i trasportatori che hanno partecipato, secondo l'articolo 2 di detta decisione, ai comportamenti indicati in tale articolo per un periodo che vada oltre il 19 maggio 2005 dovrebbero parimenti figurare all'articolo 3 della stessa decisione.
- 54 La lettura dei primi quattro articoli della decisione impugnata non può quindi portare a interpretare detti articoli nel senso che sanciscono l'ipotesi di una sola infrazione unica e continuata, relativa a tutti i collegamenti di cui all'intesa, alla quale hanno partecipato tutti i trasportatori accusati. In considerazione dell'assenza di menzione dei nomi di diversi trasportatori accusati negli articoli 1, 3 e 4 della decisione impugnata, la lettura degli articoli da 1 a 4 di tale decisione induce, di contro, e necessariamente, a leggere gli articoli stessi nel senso che ammettono una delle seguenti affermazioni:
- il dispositivo della decisione impugnata ammette l'accertamento di quattro infrazioni uniche e continuate distinte, ciascuna delle quali riguarda una diversa categoria di collegamenti, il che potrebbe peraltro spiegare l'uso del termine «infrazioni» al plurale agli articoli 5 e 6 di detta decisione, come fa valere la ricorrente;
 - oppure detto dispositivo ammette l'accertamento dell'esistenza di una sola infrazione unica e continuata, la cui responsabilità sarebbe imputata ai soli trasportatori che, per i collegamenti interessati da ciascuno degli articoli da 1 a 4 della decisione impugnata, hanno direttamente partecipato alle infrazioni previste da ciascuno di detti articoli o siano venuti a conoscenza di una collusione su tali collegamenti di cui assumevano il rischio.

- 55 Quest'ultima lettura si spiega in considerazione del fatto che la Commissione non è legittimata a imputare a un'impresa che ha preso parte direttamente a uno o più comportamenti anticoncorrenziali costitutivi di un'infrazione unica e continuata la responsabilità dei comportamenti previsti o attuati dagli altri partecipanti a tale infrazione, ai quali essa non ha direttamente partecipato, a meno che non sia dimostrato che, con il suo comportamento, essa intendeva contribuire al complesso degli obiettivi comuni perseguiti dagli altri partecipanti all'intesa e che fosse al corrente di tutti gli altri comportamenti nel perseguire gli stessi obiettivi o che poteva ragionevolmente prevederli ed era pronta ad accettarne il rischio (v., in tal senso, sentenza del 6 dicembre 2012, Commissione/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, Racc., EU:C:2012:778, punto 44).
- 56 Tuttavia, come rilevato dalle stesse parti, da una lettura complessiva della motivazione della decisione impugnata e, in particolare, dei punti 1, da 95 a 97, 100, 101, 855, 856 e da 864 a 879 di tale decisione si evince che la Commissione descrive una sola intesa, qualificata come infrazione unica e continuata all'articolo 101 TFUE, all'articolo 53 dell'accordo SEE e all'articolo 8 dell'accordo con la Svizzera, relativa a tutti i collegamenti ricompresi nell'intesa, alla quale avrebbero partecipato tutti i trasportatori accusati. Essi, nel contesto di un solo piano globale e mediante una sola rete di contatti, bilaterali e multilaterali, avrebbero coordinato il loro comportamento per quanto riguarda, da un canto, l'evoluzione della SPC e della SPS e, dall'altro, il mancato pagamento di commissioni. Tale coordinamento avrebbe avuto luogo a livello mondiale e riguarderebbe pertanto simultaneamente tutti i collegamenti considerati da detta decisione.
- 57 Al punto 902 della decisione impugnata, la Commissione ha anche sottolineato che l'intesa descritta supra al punto 56 costituiva un'infrazione unica e continuata e che, nella specie, sarebbe «artificiale scindere» i comportamenti anticoncorrenziali costitutivi dell'infrazione unica e continuata in infrazioni separate.
- 58 Occorre pertanto rilevare l'esistenza di una contraddizione tra la motivazione della decisione impugnata, che descrive una sola infrazione unica e continuata relativa a tutti i collegamenti ricompresi nell'intesa, alla quale avrebbero partecipato tutti i trasportatori accusati, e il dispositivo di detta decisione, che accerta quattro infrazioni uniche e continuate distinte o una sola infrazione unica e continuata la cui responsabilità sarebbe imputata solo ai trasportatori che, per i collegamenti di cui agli articoli da 1 a 4 della decisione impugnata, avrebbero direttamente partecipato alle infrazioni previste da ciascuno di detti articoli o sarebbero venuti a conoscenza di una collusione su tali collegamenti di cui assumevano il rischio.
- 59 Tale conclusione non sarebbe confutata dall'argomento della Commissione, presentato nella risposta alle misure di organizzazione del procedimento indicate supra al punto 16, secondo il quale l'assenza di menzione di alcuni trasportatori accusati negli articoli 1, 3 e 4 della decisione impugnata potrebbe trovare una spiegazione, senza necessità di considerare che tali articoli accertano infrazioni uniche e continuate distinte, nel fatto che detti trasportatori non garantivano i collegamenti coperti dalle disposizioni in parola.
- 60 Infatti, la lettura alternativa del dispositivo della decisione impugnata, quale proposta dalla Commissione, si porrebbe in contrasto con la stessa idea dell'esistenza di una sola infrazione unica e continuata composta da un insieme di comportamenti anticoncorrenziali dei quali sarebbero responsabili tutti i partecipanti, e questo indipendentemente da quali siano i collegamenti interessati, come si evince, segnatamente, dalle osservazioni della Commissione ai punti 862 e 873 di detta decisione, dai quali risulta che essa applicherebbe, nella specie, i principi che discendono dalla giurisprudenza secondo la quale una persona può essere ritenuta responsabile della partecipazione di un'impresa a un'infrazione unica e continuata anche qualora venga dimostrata la diretta partecipazione dell'impresa interessata soltanto a uno o a più degli elementi costitutivi di tale infrazione, purché le fosse noto, o dovesse necessariamente esserle noto, che la collusione a cui detta impresa partecipava rientrava in un piano globale e che questo piano globale riguardava il complesso

degli elementi costitutivi dell'infrazione (sentenze del 14 maggio 1998, Buchmann/Commissione, T-295/94, Racc., EU:T:1998:88, punto 121, e del 20 marzo 2002, HFB e a./Commissione, T-9/99, Racc., EU:T:2002:70, punto 231).

- 61 La lettura alternativa del dispositivo della decisione impugnata, quale proposta dalla Commissione, si pone in contraddizione anche con talune affermazioni della stessa, contenute in detta decisione, come quella di cui al punto 881, a termini della quale non era necessario, per concludere nel senso dell'esistenza dell'infrazione unica e continuata accertata, «che i trasportatori [fossero] concorrenti reali o potenziali di tutti i partecipanti all'intesa, o dei concorrenti reali o potenziali unicamente su un collegamento specifico», o quella che risulta dal punto 825, secondo cui non era necessario dichiarare l'esistenza di un'infrazione con riguardo a un collegamento specifico, ma era sufficiente fornire prove dell'esistenza di un'intesa a livello mondiale, «[d]ato che tutti gli eventi descritti [al punto] 4 della decisione impugnata [fanno] parte delle prove dell'intesa a livello mondiale descritta in [detta] decisione».
- 62 Deriva in tal modo dalla motivazione della decisione impugnata che essa descrive un'infrazione unica e continuata non solo rispetto ai tre elementi costitutivi dell'infrazione, vale a dire la SPC, la SPS e il mancato pagamento di commissioni, ma anche rispetto a tutti i collegamenti assicurati dai trasportatori accusati.
- 63 Pertanto, la lettura alternativa del dispositivo della decisione impugnata, quale proposta dalla Commissione, condurrebbe, anch'essa, ad accertare l'esistenza di una contraddizione tra la motivazione e il dispositivo di tale decisione.
- 64 Si deve quindi rilevare che, contrariamente a quanto sostiene la Commissione (v. punto 59 supra), i trasportatori menzionati agli articoli da 1 a 4 della decisione impugnata sono considerati responsabili della totalità dell'infrazione prevista da ogni articolo, senza operare, per ciascuno degli articoli in parola, una distinzione tra i collegamenti assicurati da detti trasportatori durante il periodo dell'infrazione e quelli che essi non assicuravano.
- 65 In definitiva, la lettura del dispositivo della decisione impugnata, quale proposta dalla Commissione, porta a concludere che tale dispositivo si fonda su sue logiche contraddittorie. Infatti, da una parte, il trasportatore menzionato nell'uno o nell'altro dei quattro primi articoli di detta decisione è considerato responsabile per comportamenti anticoncorrenziali ai quali avrebbe partecipato, anche se non assicurava integralmente i collegamenti ricompresi nell'articolo in parola. Dall'altra parte, il medesimo trasportatore, non menzionato nell'uno o nell'altro articolo, sfugge a qualsivoglia responsabilità per comportamenti anticoncorrenziali ai quali avrebbe tuttavia partecipato se non assicurava nessuno dei collegamenti ricompresi in detto articolo.
- 66 A ciò si aggiunge che occorre rilevare che, per la prima volta nella sua risposta citata al punto 16 supra, la Commissione ha giustificato l'assenza di menzione di alcuni trasportatori accusati negli articoli 1, 3 e 4 della decisione impugnata con l'esistenza di un'asserito «potere discrezionale» che le consentirebbe di non imputare a taluni partecipanti a un'intesa globale la responsabilità dell'insieme dei comportamenti anticoncorrenziali che la costituiscono, ai quali essi avrebbero tuttavia preso parte, ove essa si fondi su criteri oggettivi e non discriminatori, pur riconoscendo che detta decisione avrebbe potuto includere tutti i trasportatori ai suoi articoli 1, 3 e 4.
- 67 Non solo la Commissione non ha chiarito il fondamento giuridico di un tale potere, ma essa non ha nemmeno chiarito la compatibilità di un tale potere con la sua volontà di applicare i principi che derivano dalla giurisprudenza citata ai punti 862 e 873 della decisione impugnata, quale menzionata al punto 60 supra.

- 68 Occorre rilevare, infine, che la motivazione stessa della decisione impugnata non è esente da qualsivoglia incoerenza interna. Tale motivazione contiene, infatti, valutazioni difficilmente conciliabili con l'esistenza di un'intesa unica che copre tutti i collegamenti di cui al dispositivo, quale descritta nella motivazione stessa (v. punto 56 supra).
- 69 A tal riguardo, occorre rilevare, al pari della ricorrente, che, al punto 1124 della decisione impugnata, la Commissione ha indicato di aver tenuto conto, quale data di inizio della partecipazione all'infrazione di ogni trasportatore accusato, il primo contatto anticoncorrenziale al quale ogni trasportatore aveva preso parte, salvo nel caso di alcuni trasportatori che, a suo avviso, non dovevano essere considerati responsabili dell'infrazione riguardo ai collegamenti tra aeroporti situati all'interno del SEE, vale a dire Air Canada, CPA, Japan Airlines, LAN Cargo e SAC. Per questi trasportatori, essa ha considerato il 1° maggio 2004 come data di inizio dell'infrazione, anche se ha indicato, in parallelo, che essi avevano partecipato all'intesa unica, descritta supra al punto 56, precedentemente a tale data. Essa ha giustificato la scelta di tale data in base al rilievo secondo il quale «[era] solo a partire [da tale data] che il regolamento n. 1/2003 [era] divenuto applicabile ai servizi in parola e che un'infrazione [era stata] accertata per quanto riguarda[va] [i trasportatori in questione]».
- 70 Orbene, è stato precedentemente chiarito (v. punto 60 supra) che, nella motivazione della decisione impugnata, la Commissione aveva specificamente indicato che avrebbe applicato i principi che discendono dalla giurisprudenza secondo la quale, nel contesto di un'infrazione unica e continuata, una persona può essere ritenuta responsabile della partecipazione di un'impresa a un'infrazione anche qualora venga dimostrata la diretta partecipazione dell'impresa interessata soltanto a uno o a più degli elementi costitutivi di tale infrazione, purché le fosse noto, o dovesse necessariamente esserle noto, che la collusione a cui detta impresa partecipava rientrava in un piano globale che riguardava il complesso degli elementi costitutivi dell'infrazione.
- 71 Si deve pertanto rilevare che la motivazione della decisione impugnata, se accerta l'esistenza di una sola infrazione unica e continuata relativa a tutti i collegamenti coperti dall'intesa, contiene tuttavia rilevanti contraddizioni interne.
- 72 Risulta pertanto dalle suesposte considerazioni che la decisione impugnata è viziata da contraddizioni, da una parte, tra la motivazione e il dispositivo e, dall'altra, all'interno della motivazione stessa.
- 73 Occorre verificare, in secondo luogo, se, come sostiene la ricorrente, le contraddizioni interne alla decisione impugnata ledevano i suoi diritti della difesa, in quanto non le hanno consentito di comprendere la natura e la portata dell'infrazione o delle infrazioni accertate e impediscono al Tribunale di esercitare il suo controllo.
- 74 A tal riguardo, occorre ricordare che la semplice esistenza di una contraddittorietà tra la motivazione e il dispositivo di una decisione non è sufficiente per considerare che essa sia inficiata da un vizio di motivazione, ove, in primo luogo, l'insieme della decisione consenta al ricorrente di identificare e di invocare tale incoerenza, in secondo luogo, il tenore del dispositivo sia sufficientemente chiaro e preciso per consentirgli di comprendere la portata esatta della decisione e, in terzo luogo, le prove considerate per dimostrare la partecipazione del ricorrente alle infrazioni che gli sono state attribuite nel dispositivo siano chiaramente identificate e esaminate nella motivazione (v., in tal senso, sentenza *Adriatica di Navigazione/Commissione*, punto 32 supra, EU:T:2003:335, punti da 49 a 52).
- 75 Orbene, nella specie nessuna delle due possibili letture del dispositivo della decisione impugnata, considerate al punto 54 supra, è conforme alla motivazione di detta decisione. Pertanto, in quanto il Tribunale non è in grado di privilegiare l'una o l'altra di tali letture senza sostituire la propria valutazione a quella della Commissione, è sufficiente esaminare, nel contesto di almeno una delle due possibili letture, se le contraddizioni interne alla decisione impugnata siano state di natura tale da ledere i diritti della difesa della ricorrente e impediscano al Tribunale di esercitare il suo controllo.

- 76 Quanto alla prima lettura, vale a dire quella che riconosce l'esistenza di quattro infrazioni uniche e continuate distinte, che del resto la ricorrente fa valere, occorre rilevare che, se quest'ultima ha potuto rilevare l'esistenza di una contraddizione, segnatamente tra la motivazione e il dispositivo della decisione impugnata, e dedurre dal tenore del dispositivo che esso accertava quattro infrazioni distinte, essa non era, tuttavia, in grado di comprendere in qual misura gli elementi di prova esposti in tale motivazione, connessi all'esistenza di un'infrazione unica e continuata, fossero suscettibili di dimostrare l'esistenza di quattro infrazioni distinte accertate nel dispositivo e essa pertanto non è nemmeno stata in grado di poter contestare la loro sufficienza di diritto.
- 77 Infatti, ai punti da 692 a 806 della decisione impugnata, la Commissione ha scelto di non differenziare le prove ammesse nei confronti di ogni trasportatore accusato in funzione dei collegamenti o delle categorie di collegamenti cui tali prove si ricollegano. La Commissione si è limitata a valutare se tali prove erano suscettibili di dimostrare la partecipazione di tali trasportatori all'intesa unica descritta nella motivazione di tale decisione, senza esaminare se l'esistenza di ciascuna delle quattro infrazioni uniche e continuate che essa ha accertato nel dispositivo della decisione impugnata fosse suffragata da prove. Una differenziazione delle prove è stata effettuata solo rispetto ai coordinamenti relativi, rispettivamente, alla SPC, alla SPS e al mancato pagamento di commissioni.
- 78 Inoltre, come fa valere la ricorrente, nel contesto della prima possibile lettura del dispositivo, essa si trova nell'impossibilità di comprendere la logica che ha condotto la Commissione a considerarla responsabile di un'infrazione anche per collegamenti non assicurati all'interno del perimetro definito da ogni articolo della decisione impugnata e, pertanto, di comprendere se essa sia stata oggetto di una discriminazione rispetto ai trasportatori accusati che sarebbero stati considerati responsabili di due sole infrazioni, se non di una sola, in base al rilievo secondo cui essi non assicuravano taluni collegamenti.
- 79 A tal riguardo, occorre rilevare che le ragioni dell'assenza di menzione dei nomi di alcuni trasportatori in alcuni articoli della decisione impugnata non risultano chiaramente alla lettura della decisione stessa. La ricorrente fa valere, d'altronde, che tale decisione non consente di comprendere se tale assenza è connessa con il fatto che essi non assicuravano alcuni collegamenti. Solo a seguito della misura di organizzazione del procedimento, citata al punto 16 supra, la Commissione ha precisato al Tribunale che i nomi di alcuni trasportatori non erano menzionati in alcuni articoli della decisione stessa, vuoi perché tali trasportatori non assicuravano i collegamenti definiti da detti articoli, vuoi perché il loro fatturato realizzato su tali collegamenti era, per il 2005, inferiore a EUR 30 000.
- 80 In tale contesto, occorre ricordare che, secondo costante giurisprudenza, la motivazione, in linea di principio, deve essere comunicata all'interessato contemporaneamente alla decisione che gli arreca pregiudizio. La mancanza di motivazione non può essere sanata dal fatto che l'interessato venga a conoscenza della motivazione dell'atto nel corso del procedimento dinanzi al giudice dell'Unione (sentenze del 26 novembre 1981, Michel/Parlamento, 195/80, Racc., EU:C:1981:284, punto 22, e del 28 giugno 2005, Dansk Rørindustri e a./Commissione, C-189/02 P, C-202/02 P, da C-205/02 P a C-208/02 P e C-213/02 P, Racc., EU:C:2005:408, punto 463).
- 81 In caso contrario, l'obbligo di motivare una decisione individuale rischia di non realizzare il suo scopo che, secondo costante giurisprudenza, è quello di fornire all'interessato indicazioni sufficienti per stabilire se la decisione sia fondata oppure sia, eventualmente, inficiata da un vizio che consente di contestarne la validità e di permettere al giudice dell'Unione di esercitare il proprio controllo in merito alla legittimità della decisione (v., in tal senso, sentenza Dansk Rørindustri e a./Commissione, punto 80 supra, EU:C:2005:408, punto 462 e giurisprudenza ivi richiamata).
- 82 Nel caso di specie, è risultato proprio da tale informazione tardiva che la ricorrente ha potuto invocare la violazione del principio di eguaglianza tra i trasportatori accusati solo nel corso dell'udienza, dato che solo in questa fase ha potuto scoprire che, in considerazione del fatturato che aveva realizzato sui collegamenti tra aeroporti situati all'interno dell'Unione e aeroporti situati in Svizzera nel corso del 2005, il suo nome non avrebbe dovuto risultare all'articolo 4 della decisione impugnata.

- 83 Inoltre, il Tribunale si troverebbe nell'impossibilità di controllare la legittimità della decisione impugnata, in quanto non sarebbe in grado di valutare se le prove raccolte dalla Commissione per dimostrare l'esistenza di un'infrazione unica e continuata sarebbero sufficienti per dichiarare l'esistenza delle quattro infrazioni accertate nel dispositivo di detta decisione.
- 84 Ne consegue che la decisione impugnata è inficiata da un vizio di motivazione che giustifica il suo annullamento.
- 85 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, si deve accogliere il primo capo del primo motivo.
- 86 La decisione impugnata deve pertanto essere annullata nella parte in cui la ricorrente è interessata, senza che occorra esaminare gli altri motivi e argomenti che essa ha presentato.

Sulle spese

- 87 Ai sensi dell'articolo 134, paragrafo 1, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. La Commissione, risultata soccombente, sopporterà le proprie spese nonché quelle sostenute dalla ricorrente, conformemente alla domanda di quest'ultima.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Prima Sezione)

dichiara e statuisce:

- 1) **La decisione C(2010) 7694 definitivo della Commissione, del 9 novembre 2010, relativa a un procedimento ai sensi dell'articolo 101 TFUE, dell'articolo 53 dell'accordo SEE e dell'articolo 8 dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto aereo (caso COMP/39258 – Trasporto aereo di merci), è annullata nella parte in cui riguarda Martinair Holland NV.**
- 2) **La Commissione europea è condannata a sopportare le proprie spese nonché quelle sostenute da Martinair Holland.**

Kanninen

Pelikánová

Buttigieg

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 16 dicembre 2015.

Firme