

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Terza sezione)

6 luglio 2010*

Nella causa T-342/07,

Ryanair Holdings plc, con sede in Dublino (Irlanda), rappresentata dai sigg. J. Swift, QC, V. Power, A. McCarthy e D. Hull, solicitors, e dall'avv. G. Berrisch,

ricorrente,

contro

Commissione europea, rappresentata dai sigg. X. Lewis e S. Noë, in qualità di agenti,

convenuta,

* Lingua processuale: l'inglese.

sostenuta da

Aer Lingus Group plc, con sede in Dublino, rappresentata inizialmente dal sig. A. Burnside, solicitor, dagli avv.ti B. van de Walle de Ghelcke e T. Snels, successivamente dal sig. Burnside e dall'avv. van de Walle de Ghelcke,

e da

Irlanda, rappresentata dai sigg. D. O'Hagan e J. Buttimore, in qualità di agenti, assistiti dagli avv.ti M. Cush, D. Barniville e N. Travers

intervenant,

avente ad oggetto una domanda di annullamento della decisione della Commissione 27 giugno 2007, C (2007) 3104, che dichiara una concentrazione incompatibile con il mercato comune e con l'accordo SEE (caso COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus),

IL TRIBUNALE (Terza Sezione),

composto dal sig. J. Azizi, presidente, dalla sig.ra E. Cremona e dal sig. S. Frimodt Nielsen (relatore), giudici,

cancelliere: sig.ra C. Kantza, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 6 luglio 2009,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Fatti all'origine della controversia

A — Parti della controversia

- ¹ La Ryanair Holdings plc (in prosieguo: la «ricorrente» o la «Ryanair») è una società quotata in borsa che disponeva nel 2006 di una flotta di 120 aerei (indipendentemente

dai 161 aerei ordinati e pronti per la consegna nel corso dei sei anni seguenti). Tali aerei effettuavano all'epoca voli di linea verso più di 400 destinazioni in 40 paesi, compresi 75 collegamenti tra l'Irlanda (principalmente a partire dall'aeroporto di Dublino, ma anche da quelli di Shannon, Cork, Kerry e Knock) ed altri paesi europei.

- 2 L'Aer Lingus Group plc è una società per azioni di diritto irlandese. Dopo la sua privatizzazione da parte del governo irlandese nel 2006, lo Stato ha conservato il 25,35% del capitale e le azioni dell'Aer Lingus Group sono state quotate in borsa il 2 ottobre 2006. L'Aer Lingus Group è la società holding dell'Aer Lingus Ltd (in prosieguo, considerate congiuntamente: l'«Aer Lingus»), una compagnia aerea con sede in Irlanda che effettua voli di linea da e verso gli aeroporti di Dublino, Cork e Shannon. L'Aer Lingus gestiva nel 2006 una rete di trasporto per 70 collegamenti a corto raggio tra l'Irlanda ed il Regno Unito nonché altri Stati membri con una flotta di 28 aerei (che avrebbero dovuto essere portati a 32 a decorrere dalla fine del 2007). La sua flotta di 7 aerei a lungo raggio (che avrebbe dovuto contarne 9 a decorrere dalla fine del 2007) le permetteva di servire numerose destinazioni negli Stati Uniti e a Dubai.

B — *Procedimento amministrativo*

- 3 Il 5 ottobre 2006 la Ryanair annunciava la sua intenzione di lanciare un'offerta pubblica d'acquisto (OPA) sull'intero capitale dell'Aer Lingus Group. Tale OPA veniva lanciata il 23 ottobre 2006.
- 4 La concentrazione era notificata alla Commissione delle Comunità europee il 30 ottobre 2006.

- 5 Con decisione 20 dicembre 2006 la Commissione, ritenendo che l'operazione di concentrazione suscitasse seri dubbi quanto alla sua compatibilità con il mercato comune, decideva di avviare il procedimento di esame approfondito di cui all'art. 6, n. 1, lett. c), del regolamento (CE) del Consiglio 20 gennaio 2004, n. 139, relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese (GU L 24, pag. 1; in prosieguo: il «regolamento sulle concentrazioni»).

- 6 Il 27 marzo 2007 una comunicazione degli addebiti veniva inviata alla Ryanair, conformemente all'art. 18 del regolamento sulle concentrazioni. La Ryanair rispondeva a tale comunicazione degli addebiti il 17 aprile 2007.

- 7 Con decisione 27 giugno 2007, C (2007) 3104, la Commissione ha dichiarato che l'operazione di concentrazione notificata era incompatibile con il mercato comune (caso COMP/M.4439 — Ryanair/Aer Lingus) (in prosieguo: la «decisione impugnata»).

C — Contenuto della decisione impugnata

- 8 Dopo aver ricordato che l'operazione notificata costituiva una concentrazione di dimensione comunitaria (punti 3 e 4 della decisione impugnata), la Commissione ha descritto i mezzi investigativi utilizzati in occasione dell'inchiesta (punto 5 della decisione impugnata). Essa ha ricordato che l'inchiesta in parola aveva reso indispensabile l'invio di numerose richieste di informazioni in base all'art. 11 del regolamento sulle concentrazioni, segnatamente ad altre compagnie aeree di linea, a compagnie charter, ad aeroporti e alla clientela d'affari, nonché contatti con le autorità di coordinamento delle bande orarie, le autorità dell'aeronautica civile e le autorità incaricate dei trasporti. La Commissione ha anche effettuato un'analisi di correlazione tra i prezzi al fine di definire i mercati rilevanti (punto 6.3 e allegato III della decisione impugnata) e

incaricato un esperto indipendente di realizzare un'inchiesta presso la clientela dell'aeroporto di Dublino (punto 7.3.5 e allegati I e II della decisione impugnata). Essa ha anche esaminato le osservazioni econometriche presentate dalla Ryanair e dall'Aer Lingus, ed effettuato due serie di analisi di regressione al fine di testare in maniera empirica gli effetti probabili della concentrazione (punto 7.4.3 e allegato IV della decisione impugnata).

1. *Mercati rilevanti*

- 9 Quanto alla definizione dei mercati rilevanti (punto 6 della decisione impugnata), la Commissione ha rilevato che la Ryanair e l'Aer Lingus fornivano entrambe servizi di trasporto aereo di linea di passeggeri in Europa. Conformemente alla sua prassi, la Commissione ha esaminato essenzialmente l'intercambiabilità dal lato della domanda. Essa ha definito i mercati sulla base dell'approccio «punto di origine — punto di destinazione», cosiddetto «approccio O&D», secondo cui ogni collegamento tra un punto di origine e un punto di destinazione è considerato come un mercato distinto. Per stabilire se una coppia O&D costituisca un mercato rilevante, la Commissione ha esaminato le diverse possibilità di cui disponevano i consumatori per viaggiare fra tali due punti. Essa ha del pari verificato se i voli in partenza da Dublino (o da Shannon o Cork, gli altri due aeroporti irlandesi utilizzati dalle parti della concentrazione) a destinazione di due aeroporti (o più) che servivano la stessa città fossero intercambiabili (punti 6.3 della decisione impugnata). Tenuto conto dei servizi proposti dalla Ryanair e dall'Aer Lingus, la Commissione ha constatato che l'operazione contemplata è sfociata in sovrapposizioni orizzontali per 35 coppie di città le quali costituiscono i mercati rilevanti (punto 333 del preambolo della decisione impugnata; in prosieguo: il «preambolo») e che poteva rappresentare una fonte di preoccupazione trattandosi

di un gran numero di coppie di città che danno luogo ai mercati rilevanti su cui è presente una sola delle parti all'operazione (punto 334 del preambolo).

2. Valutazione degli effetti dell'operazione sulla concorrenza

- ¹⁰ Quanto alla valutazione degli effetti dell'operazione, la Commissione si è riferita ai criteri di analisi definiti nei suoi orientamenti relativi alla valutazione delle concentrazioni orizzontali a norma del regolamento sulle concentrazioni (GU 2004, C 31, pag. 5; in prosieguo: gli «orientamenti»).
- ¹¹ In primo luogo, la Commissione ha esaminato le parti di mercato della Ryanair e dell'Aer Lingus per i 35 collegamenti ove i loro servizi si sovrappongono. Essa ha constatato che l'operazione ha creato un monopolio per 22 collegamenti ed è sfociata nella costituzione di quote di mercato molto importanti per gli altri 13 (punto 7.2 della decisione impugnata). La Commissione ha ugualmente considerato che le due compagnie erano «concorrenti immediate» per tutti i collegamenti interessati (punto 7.3 della decisione impugnata) e che, contrariamente alle affermazioni della Ryanair, tali due compagnie si farebbero attualmente concorrenza (punto 7.4 della decisione impugnata). La Commissione ha esaminato, in seguito, gli effetti della concentrazione sui mercati ove la Ryanair e l'Aer Lingus sono concorrenti attuali o potenziali ed ha constatato che l'operazione eliminerebbe la concorrenza attuale per i 35 collegamenti ove i servizi si sovrappongono nonché la concorrenza potenziale per 15 collegamenti senza sovrapposizione (punti 7.5 e 7.6 della decisione impugnata).

- 12 In secondo luogo, la Commissione ha rilevato che la «clientela frammentata» della Ryanair e dell'Aer Lingus non aveva alcun «potere d'acquisto compensativo» e disponeva solo di una possibilità limitata, addirittura nulla, di passare ad un altro fornitore (punto 7.7 della decisione impugnata).
- 13 In terzo luogo, la Commissione ha esaminato se l'ingresso di nuovi concorrenti sul mercato o l'espansione dei concorrenti esistenti fossero atti ad eliminare gli effetti anticoncorrenziali dell'operazione, prima di pervenire alla conclusione che ciò non si verificherebbe (punto 7.8 della decisione impugnata).
- 14 In quarto luogo, la Commissione ha effettuato una valutazione singola per ciascuno dei 35 collegamenti ove i servizi si sovrappongono. Essa ha constatato che la concentrazione ha ostacolato in modo significativo una concorrenza effettiva a causa della creazione di una posizione dominante per ognuno dei medesimi (punto 7.9 della decisione impugnata).
- 15 In quinto luogo, la Commissione ha esaminato se gli incrementi di efficienza adottati dalla Ryanair fossero sufficienti a controbilanciare gli effetti negativi sulla concorrenza prodotti dalla concentrazione. Essa ha concluso che ciò non accadeva, dato che siffatti incrementi di efficienza non erano verificabili, che non erano attribuibili alla concentrazione e che non potevano essere considerati a vantaggio dei consumatori (punto 7.10 della decisione impugnata).

3. *Valutazione degli impegni*

- ¹⁶ La Commissione ha esaminato anche gli impegni proposti dalla Ryanair nell'ambito del procedimento amministrativo. Essa ha ritenuto che non fossero sufficientemente chiari onde poter essere attuati e che non fossero, comunque, tali da eliminare i problemi di concorrenza rilevati (punto 8 della decisione impugnata).
- ¹⁷ In conclusione la Commissione ha considerato che la realizzazione della concentrazione ostacolerebbe in modo significativo una concorrenza effettiva, segnatamente a causa, da una parte, della creazione di una posizione dominante per 35 collegamenti da e per Dublino, Shannon e Cork e, dall'altra, della creazione o del rafforzamento di una posizione dominante per 15 collegamenti da e per Dublino e Cork. Essa ha quindi dichiarato l'operazione di concentrazione incompatibile con il mercato comune (punto 9 e dispositivo della decisione impugnata).

Procedimento e conclusioni delle parti

- ¹⁸ Con atto introduttivo depositato nella cancelleria del Tribunale il 10 settembre 2007, la ricorrente ha presentato un ricorso diretto all'annullamento della decisione impugnata.
- ¹⁹ Con ordinanza 12 febbraio 2008 il presidente della Terza Sezione del Tribunale ha ammesso l'Irlanda e l'Aer Lingus Group ad intervenire a sostegno delle conclusioni della Commissione.

20 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale (Terza Sezione) ha deciso di passare alla fase orale.

21 Le parti sono state sentite nelle loro difese orali e nelle loro risposte ai quesiti posti dal Tribunale all'udienza del 6 luglio 2009.

22 La ricorrente chiede che il Tribunale voglia:

— annullare la decisione impugnata;

— condannare la Commissione alle spese;

— condannare l'Irlanda e l'Aer Lingus Group alle spese risultanti dai loro interventi.

23 La Commissione chiede che il Tribunale voglia:

— respingere il ricorso;

— condannare la ricorrente alle spese.

²⁴ L'Aer Lingus Group chiede che il Tribunale voglia:

- respingere il ricorso;

- condannare la ricorrente alle spese.

²⁵ L'Irlanda chiede che il Tribunale voglia:

- respingere il ricorso;

- condannare la ricorrente alle spese.

In diritto

²⁶ Per dichiarare una concentrazione incompatibile con il mercato comune, la Commissione deve provare, conformemente all'art. 2, n. 3, del regolamento sulle concentrazioni, che la realizzazione della concentrazione notificata ostacolerebbe in modo significativo una concorrenza effettiva nel mercato comune o in una parte sostanziale di esso, in particolare a causa della creazione o del rafforzamento di una posizione dominante.

- 27 Una decisione siffatta, adottata sul fondamento dell'art. 8, n. 3, del regolamento sulle concentrazioni, poggia sul risultato di un'analisi prospettica effettuata dalla Commissione. Quest'analisi prospettica consiste nel verificare in che modo una concentrazione notificata potrebbe modificare i fattori che determinano lo stato della concorrenza in un determinato mercato onde accertare se ne conseguirebbe un significativo ostacolo a una concorrenza effettiva. Tale analisi impone di ipotizzare le varie concatenazioni causa-effetto, al fine di accogliere quelle maggiormente probabili [v., quanto al regolamento (CEE) del Consiglio 21 dicembre 1989, n. 4064, relativo al controllo delle operazioni di concentrazione tra imprese (versione rettificata GU 1990, L 257, pag. 13), come modificato dal regolamento (CE) del Consiglio 30 giugno 1997, n. 1310 (GU L 180, pag. 1) (in prosieguo: il «vecchio regolamento sulle concentrazioni»), sentenza della Corte 15 febbraio 2005, causa C-12/03 P, Commissione/Tetra Laval (Racc. pag. I-987), punto 43].
- 28 Nell'ipotesi in cui dalle parti di un'operazione di concentrazione sono stati validamente proposti impegni in occasione del procedimento amministrativo al fine di ottenere una decisione di compatibilità con il mercato comune, la Commissione è tenuta ad esaminare un'operazione di concentrazione come modificata da tali impegni. Spetta allora alla Commissione dimostrare che tali impegni non rendono la concentrazione, così modificata, compatibile con il mercato comune (v., in tal senso, per quanto riguarda il vecchio regolamento sulle concentrazioni, sentenza del Tribunale 21 settembre 2005, causa T-87/05, EDP/Commissione, Racc. pag. II-3745, punti 63-65).
- 29 Peraltro la Corte ha dichiarato che le norme sostanziali del regolamento, in particolare l'art. 2, attribuiscono alla Commissione un certo potere discrezionale, segnatamente per quanto concerne valutazioni di ordine economico, e che, di conseguenza, il controllo da parte del giudice comunitario sull'esercizio di tale potere, essenziale per la determinazione delle regole in materia di concentrazioni, dev'essere effettuato tenendo conto del potere discrezionale che è implicito nelle regole di carattere economico facenti parte del regime delle concentrazioni (v., quanto al vecchio regolamento sulle concentrazioni, sentenze della Corte 31 marzo 1998, cause riunite C-68/94 e C-30/95,

Francia e a./Commissione, detta «Kali & Salz», Racc. pag. I-1375, punti 223 e 224, e Commissione/Tetra Laval, punto 27 supra, punto 38).

³⁰ Sebbene il giudice dell'Unione europea riconosca alla Commissione un potere discrezionale in materia economica, ciò non implica che esso debba astenersi dal controllare l'interpretazione, da parte della Commissione, di dati di natura economica. Infatti tale giudice è tenuto in particolare a verificare non solo l'esattezza materiale degli elementi di prova addotti, la loro attendibilità e la loro coerenza, ma altresì ad accertare se tali elementi costituiscano l'insieme dei dati rilevanti che devono essere presi in considerazione per valutare una situazione complessa e se siano di natura tale da corroborare le conclusioni che se ne traggono (v., relativamente al vecchio regolamento sulle concentrazioni, sentenze della Corte Commissione/Tetra Laval, punto 27 supra, punto 39, e 10 luglio 2008, causa C-413/06 P, Bertelsmann e Sony Corporation of America/Impala, Racc. pag. I-4951, punto 69).

³¹ Inoltre, secondo costante giurisprudenza, nei casi in cui le istituzioni comunitarie dispongono di un potere discrezionale, il rispetto delle garanzie previste dall'ordinamento giuridico dell'Unione nei procedimenti amministrativi ha un'importanza ancora più fondamentale. Tra queste garanzie figurano in particolare l'obbligo della Commissione di esaminare, con cura e imparzialità, tutti gli elementi del caso, il diritto dell'interessato di far conoscere il proprio punto di vista e il diritto ad una decisione sufficientemente motivata (sentenza della Corte 21 novembre 1991, causa C-269/90, Technische Universität München (Racc. pag. I-5469, punto 14, e sentenza del Tribunale 7 maggio 2009, causa T-151/05, NVV e a./Commissione, Racc. pag. II-1219, punto 163).

³² Occorre valutare gli argomenti delle parti proprio alla luce di tali principi relativi al controllo di legalità in materia di concentrazioni.

- 33 La ricorrente invoca cinque motivi a sostegno del suo ricorso. Il primo motivo è fondato su errori manifesti di valutazione del rapporto concorrenziale esistente tra la Ryanair e l'Aer Lingus, il secondo motivo è desunto da errori manifesti in occasione della valutazione delle barriere all'ingresso, il terzo motivo è relativo ad errori manifesti di valutazione nell'ambito dell'analisi effettuata collegamento per collegamento (in prosieguo: l'«analisi collegamento per collegamento»), il quarto motivo è desunto da errori manifesti di valutazione nell'ambito dell'esame degli incrementi di efficienza derivanti dalla concentrazione ed il quinto motivo è fondato su errori manifesti di valutazione nell'ambito dell'analisi degli impegni proposti dalla Ryanair (v. punti 11 e 13-16 supra).
- 34 La definizione dei mercati rilevanti e l'analisi delle reazioni della clientela non sono contestate in quanto tali dalla ricorrente (v. punti 9 e 12 supra).

A — Sul primo motivo, relativo alla valutazione del rapporto concorrenziale tra la Ryanair e l'Aer Lingus

- 35 L'analisi effettuata dalla Commissione nella decisione impugnata, che è pertinente nell'ambito della valutazione del presente motivo, ruota intorno alle fasi seguenti: in primo luogo, la constatazione che la concentrazione implicherebbe quote di mercato molto elevate per un importante numero di collegamenti (punto 7.2 della decisione impugnata); in secondo luogo, la constatazione che la Ryanair e l'Aer Lingus sono «concorrenti immediati» per tutti i collegamenti in questione (punto 7.3 della decisione impugnata); in terzo luogo, l'esame della concorrenza attuale tra la Ryanair e l'Aer Lingus (punto 7.4 della decisione impugnata), e, in quarto luogo, gli effetti della concentrazione sulla concorrenza attuale tra la Ryanair e l'Aer Lingus e la ripercussione negativa che ciò avrebbe sui clienti (punti 7.5 e 7.6 della decisione impugnata). Nell'ambito di tale analisi, la Commissione ha risposto all'argomento della Ryanair desunto dalla differenziazione dell'offerta di servizi tra la sua offerta a basso costo ed

a prestazioni minime e l'offerta a prestazioni medie dell'Aer Lingus (punto 7.3 della decisione impugnata).

³⁶ La ricorrente critica in sostanza tale aspetto della decisione impugnata facendo valere che la Commissione ha sovrastimato l'importanza delle quote di mercato elevate detenute dalle parti della concentrazione e che quest'ultima non ha presentato elementi probatori che provino in maniera sufficiente che, malgrado le loro differenze, l'Aer Lingus e la ricorrente eserciterebbero reciprocamente un vincolo concorrenziale così grande, con una probabilità di ingresso sui mercati rilevanti così debole che la concentrazione ostacolerebbe in modo significativo una concorrenza effettiva sui mercati stessi.

³⁷ La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, sostiene che le quote di mercato costituiscono delle «prime indicazioni utili», le quali sono corroborate da altri indizi da cui emergerebbe che l'Aer Lingus è il concorrente immediato della Ryanair sui collegamenti per i quali si sovrappongono i rispettivi servizi. La concentrazione avrebbe quindi come conseguenza di far venir meno il vincolo concorrenziale attualmente esercitato dalla Ryanair sull'Aer Lingus.

³⁸ È necessario che il Tribunale valuti, volta per volta, gli argomenti delle parti relativi al «peso eccessivo» attribuito alle quote di mercato, all'omessa presa in considerazione delle «fondamentali differenze» in essere tra la Ryanair e l'Aer Lingus, al vantaggio concorrenziale conferito dall'esistenza di una base a Dublino, agli «elementi di prova non tecnici», all'analisi econometrica della Commissione, ai dati econometrici presentati dalla Ryanair, ai vincoli concorrenziali esercitati dalle compagnie charter, all'inchiesta condotta presso i passeggeri, all'inchiesta svolta presso imprese clienti e, infine, al pregiudizio per i consumatori.

1. Sul «peso eccessivo» attribuito alle quote di mercato

a) Argomenti delle parti

³⁹ La ricorrente fa valere che, nella decisione impugnata, la Commissione si è basata sull'erronea premessa secondo cui l'Aer Lingus e la stessa ricorrente sono compagnie aeronautiche identiche, il che le avrebbe permesso di inferire «automaticamente» dalle loro elevate quote di mercato che la concentrazione implicherebbe un ostacolo significativo ad una concorrenza effettiva. Anche se le quote di mercato sono pertinenti quando si tratta di valutare una concentrazione sotto il profilo della concorrenza, queste ultime costituirebbero tuttavia solo un «punto di partenza». Associare a tali quote di mercato una forte presunzione negativa circa gli effetti della concentrazione sulla concorrenza equivarrebbe a contravvenire alle regole in materia di onere della prova. In ogni caso, tale presunzione sarebbe stata rovesciata dalla ricorrente, la quale avrebbe sufficientemente provato in diritto l'esistenza di «fondamentali differenze» tra le due compagnie e di deboli barriere all'ingresso. I servizi proposti dalla Ryanair e dall'Aer Lingus sarebbero «altamente differenziati» e concernerebbero categorie distinte di passeggeri. Pertanto le quote di mercato non permetterebbero da sole di determinare in quale misura le parti esercitino un vincolo concorrenziale reciproco. Peraltro la presenza di un'unica compagnia aerea su un dato collegamento non equivarrebbe ad una posizione dominante, tenuto conto della facilità degli ingressi.

⁴⁰ La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dell'Aer Lingus Group, fa valere che risulta dalla decisione impugnata che le quote di mercato costituiscono «delle prime indicazioni utili», le quali sarebbero corroborate da altri elementi da cui emergerebbe che l'Aer Lingus è il concorrente immediato della Ryanair per i collegamenti in parola nella presente causa.

b) Giudizio del Tribunale

⁴¹ Risulta da costante giurisprudenza che, benché l'importanza delle quote di mercato possa variare da un mercato all'altro, si può legittimamente considerare che quote molto elevate costituiscano di per sé, e salvo circostanze eccezionali, la prova dell'esistenza di una posizione dominante (v., in materia di abuso di posizione dominante, sentenza della Corte 13 febbraio 1979, causa 85/76, Hoffmann-La Roche/Commissione, Racc. pag. 461, punto 41, e, circa il vecchio regolamento sulle concentrazioni, sentenze del Tribunale 25 marzo 1999, causa T-102/96, Gencor/Commissione, Racc. pag. II-753, punto 205, e 28 aprile 1999, causa T-221/95, Endemol/Commissione, Racc. pag. II-1299, punto 134). Tale può essere il caso di una quota di mercato del 50% o più (v., in materia di abuso di posizione dominante, sentenza della Corte 3 luglio 1991, causa C-62/86, AKZO/Commissione, Racc. pag. I-3359, punto 60, e, circa il vecchio regolamento sulle concentrazioni, sentenza del Tribunale 14 dicembre 2005, causa T-210/01, General Electric/Commissione, Racc. pag. II-5575, punto 115).

⁴² Nel caso di specie, da una parte, occorre rilevare che, contrariamente a quanto avanza la ricorrente, la Commissione non ha fondato la sua valutazione degli effetti dell'operazione sulla concorrenza sull'idea che sia lecito inferire «automaticamente» da quote di mercato elevate la circostanza che la concentrazione implicherebbe un ostacolo significativo ad una concorrenza effettiva. Al contrario, la Commissione ha espressamente indicato nella decisione impugnata che tanto le quote di mercato, quanto i livelli di concentrazione associati alle medesime fornirebbero delle «prime indicazioni utili» sulla struttura del mercato e sull'importanza concorrenziale delle due parti della concentrazione nonché su quella dei loro concorrenti (v. punto 348 del preambolo e note a piè di pagina n. 364 in cui si fa riferimento al punto 14 degli orientamenti). L'esame della decisione impugnata permette anche di rilevare che la Commissione ha avuto la diligenza di procedere ad un'analisi approfondita delle condizioni di concorrenza, prendendo in considerazione elementi diversi dalle sole quote di mercato, cioè, segnatamente, gli effetti dell'operazione sul rapporto concorrenziale tra la Ryanair e l'Aer Lingus, le reazioni che ci si poteva attendere dai clienti e dai concorrenti nonché la situazione concreta per ciascun collegamento interessato dall'operazione (v. punti 11-14 supra).

- 43 Non si può quindi sostenere che la decisione impugnata poggi su constatazioni desunte unicamente dalle quote di mercato che possono essere detenute dall'insieme Ryanair-Aer Lingus in caso di realizzazione dell'operazione (in prosieguo: l'«insieme Ryanair-Aer Lingus» o l'«entità risultante dalla concentrazione»). La Commissione ha esaminato al tempo stesso dati statici, che illustrano la situazione dei mercati interessati dall'operazione in un dato istante, e dati dinamici, che indicano la probabile evoluzione dei mercati stessi in caso di realizzazione della concentrazione.
- 44 Tale approccio è conforme al modo di procedere analitico che la Commissione deve seguire per valutare gli effetti anticoncorrenziali di una concentrazione, che consiste nell'esaminare in che modo la concentrazione notificata potrebbe modificare i fattori che determinano lo stato della concorrenza in un determinato mercato onde accertare se ne conseguirebbe un significativo ostacolo ad una concorrenza effettiva (v. punto 27 supra).
- 45 D'altro canto, occorre sottolineare che la Commissione non poteva trascurare nella sua valutazione l'importanza da annettere a tali prime indicazioni, le quali dimostravano che la realizzazione della concentrazione notificata avrebbe permesso alla Ryanair di acquisire quote di mercato estremamente elevate.
- 46 Infatti occorre rilevare che la Commissione ha individuato nella decisione impugnata 35 collegamenti nei quali le attività dei partecipanti alla concentrazione si sovrappongono. L'operazione darebbe vita ad un monopolio per 22 dei medesimi e sfocerebbe nella costituzione di quote di mercato cumulate molto elevate, superiori al 60%, per gli altri 13 (v. punti 341 e 342 del preambolo, in particolare, tabella n. 2 e note a piè di pagina corrispondenti). Inoltre, per i collegamenti in cui solo la Ryanair o l'Aer Lingus è attualmente presente, l'altra parte della concentrazione rappresenterebbe il concorrente potenziale più probabile. Si deve quindi rilevare che emerge da tali constatazioni che la realizzazione della concentrazione implicherebbe quote di mercato molto elevate per un importante numero di collegamenti (punto 7.2 della decisione impugnata).

- 47 Inoltre la Commissione ha sottolineato nella decisione impugnata che persino per i pochi collegamenti non facenti capo ad un monopolio, in cui operano un certo numero di concorrenti, quali il collegamento Dublino-Londra dove la quota di mercato complessiva della Ryanair e dell'Aer Lingus è compresa tra il 70 e 80% e dove la British Midland Airways (bmi), la British Airways e la CityJet offrono i loro servizi, l'indice Herfindahl-Hirschmann, comunemente utilizzato dalle autorità della concorrenza per misurare il livello di concentrazione di un mercato tenendo conto del peso rispettivo di ognuna delle compagnie che vi operano, era molto elevato (tra 6 000 e 6 500) come del pari lo era la variazione di tale livello di concentrazione prima e dopo l'operazione (collocandosi il delta tra 3 000 e 3 500). Il livello di concentrazione creato dall'operazione in parola per i 35 collegamenti in cui si sovrappongono le attività delle parti della concentrazione sarebbe quindi molto elevato (punto 342 del preambolo).
- 48 Così, su sedici collegamenti, la quota di mercato cumulata dell'insieme Ryanair-Aer Lingus raggiungerebbe il 100%. Si tratta dei collegamenti Dublino-Berlino, Dublino-Bilbao (Vitoria), Dublino-Birmingham, Dublino-Bologna, Dublino-Bruxelles, Dublino-Edimburgo, Dublino-Amburgo (Lubecca), Dublino-Marsiglia, Dublino-Newcastle, Dublino-Poznan, Dublino-Roma, Dublino-Siviglia, Dublino-Tolosa (Carcassonne), Dublino-Venezia, Shannon-Londra e Cork-Londra.
- 49 Per altri sei collegamenti, cioè Dublino-Alicante, Dublino-Faro, Dublino-Lione, Dublino-Milano, Dublino-Salisburgo, Dublino-Tenerife, la quota di mercato cumulata dell'insieme Ryanair-Aer Lingus sarebbe vicina al 100% senza per questo raggiungere tale livello in ragione delle vendite di voli senza servizi aggiuntivi proposti dalle compagnie charter.
- 50 Per il collegamento più importante, cioè la tratta Dublino-Londra, che rappresenta da solo il 30% dei passeggeri trasportati per via aerea tra l'Irlanda e gli altri Stati membri dell'Unione, la quota di mercato dell'entità risultante dalla concentrazione sarebbe compresa tra il 70 e l'80%.

- 51 Per gli altri collegamenti, la quota di mercato cumulata sarebbe del pari molto importante. Per il collegamento Dublino-Manchester, ad esempio, tale quota di mercato sarebbe compresa tra il 90 e il 100%, poiché l'unico concorrente esistente è la Luxair, che fa volare un aereo da e per Lussemburgo che fa scalo a Manchester.
- 52 Chiunque intenda recarsi verso una delle destinazioni summenzionate dispone di una scelta di cui è facile misurare prima face l'ampiezza sia prima che dopo la realizzazione della concentrazione. Molto spesso, tale elemento di scelta scomparirebbe puramente e semplicemente con l'acquisto dell'Aer Lingus da parte della Ryanair, in quanto la quota di mercato dell'insieme Ryanair-Aer Lingus raggiungerebbe il 100% o quasi il 100%.
- 53 Date le precedenti constatazioni, non contestate in quanto tali dalla ricorrente, la Commissione poteva considerare fondatamente che il conseguimento di quote di mercato molto elevate per effetto della realizzazione dell'operazione, nonché il correlativo livello di concentrazione fossero indicatori pertinenti del potere di mercato che sarebbe stato acquisito dall'insieme Ryanair - Aer Lingus.
- 54 Le precedenti constatazioni dovevano essere debitamente prese in considerazione dalla Commissione e costituiscono altrettanti elementi che permettono di ritenere che le suddette quote di mercato, estremamente importanti, costituivano di per sé, e salvo circostanze eccezionali, la prova dell'esistenza di una posizione dominante (v. punto 41 supra).
- 55 In tale contesto non può addebitarsi alla Commissione di aver posto in non cale l'onere della prova considerando, come risulta dal titolo del punto 7.2.2 della decisione impugnata, che «[l]e quote di mercato molto alte per tutti i collegamenti i cui servizi si sovrappongono costituiscono di per sé la prova di una posizione dominante».

- 56 È opportuno rilevare che, contrariamente a quanto lascia intendere la ricorrente, la conseguenza di tale prova sulla valutazione della concorrenza non è stata affatto ritenuta automatica. Emerge infatti dalla decisione impugnata che una prova siffatta poteva essere disattesa se tali «prime indicazioni utili» sulla struttura del mercato e sull'importanza concorrenziale delle due parti della concentrazione e dei loro concorrenti fossero contraddette dagli altri dati del caso di specie. La Commissione ha quindi illustrato chiaramente il suo modo di procedere in proposito nella decisione impugnata rilevando che essa «a[veva] verificato minuziosamente se esistessero circostanze idonee ad escludere una posizione dominante nella presente causa nonostante le quote di mercato elevate» (punto 351 del preambolo). Tale verifica è stata compiuta nell'ambito dei punti 7.3-7.8 della decisione impugnata quanto all'esame dei fattori pertinenti sul piano generale e nell'ambito del punto 7.9 circa l'esame collegamento per collegamento.
- 57 Proprio in una prospettiva siffatta occorre esaminare gli argomenti addotti dalla ricorrente per confutare l'importanza da attribuire alle quote di mercato che sarebbero state detenute dall'insieme Ryanair-Aer Lingus.
- 58 In primo luogo, per quanto riguarda collegamenti ove l'Aer Lingus e la Ryanair sono attualmente presenti entrambe, la ricorrente fa valere che i servizi proposti da tali operatori sono «altamente differenziati» e pertanto concernono, in realtà, categorie distinte di passeggeri. Si deve rilevare al riguardo che la questione della differenziazione dei servizi si pone riguardo alla loro intercambiabilità più o meno importante per i clienti interessati. Nella decisione impugnata la Commissione ha confutato la tesi della ricorrente su tale punto (punto 7.3 della decisione impugnata). Secondo la Commissione, pur ammesso che questa tesi sia fondata, le eventuali differenze tra i servizi proposti dalla Ryanair e dall'Aer Lingus non sarebbero tali da eliminare il rischio che una concentrazione fra tali due operatori ostacoli in modo significativo una concorrenza effettiva sui mercati in questione. L'argomento della ricorrente relativo alla differenziazione dei servizi sarà esaminato più avanti (v. punti 61 e segg. in prosieguo).

- 59 In secondo luogo, quanto ai collegamenti ove è attualmente presente una sola delle compagnie in parola, la ricorrente sostiene che quest'unica presenza non conferirebbe di per sé una posizione dominante in quanto gli ingressi sul mercato sarebbero agevolati. Questo argomento riguarda la questione degli ingressi sul mercato e sarà affrontato in sede di esame del secondo motivo, che è consacrato a siffatta problematica.
- 60 Dunque, solo se gli argomenti in parola fossero ammessi dal Tribunale, si potrebbe concludere che fondatamente la ricorrente contesta l'importanza attribuibile alle quote di mercato che sarebbero state detenute dall'entità risultante dalla concentrazione. Al presente stadio dell'esame, non si può tuttavia addebitare alla Commissione di aver tenuto conto, nella decisione impugnata, dell'importanza delle quote di mercato e del grado di concentrazione relativo ai diversi mercati rilevanti.

2. Sulla mancata presa in considerazione delle «differenze fondamentali» tra la Ryanair e l'Aer Lingus

- 61 La ricorrente fa valere in sostanza che, per effetto della differenziazione dei suoi servizi rispetto a quelli dall'Aer Lingus, le compagnie aeree in parola non sono concorrenti tra loro al punto tale che la concentrazione ostacolerebbe in modo significativo la concorrenza. Nella decisione impugnata la Commissione non avrebbe potuto concludere in senso contrario, avendo ommesso di dimostrare l'esistenza di uno stretto rapporto concorrenziale tra la Ryanair e l'Aer Lingus.
- 62 Occorre che il Tribunale valuti, consecutivamente, gli argomenti delle parti relativi all'utilizzazione della nozione di «concorrenti immediati» e al corollario «automatico» dell'esistenza di vincoli concorrenziali significativi che ne deriverebbe, quelli

relativi alle «differenze fondamentali» quanto ai costi di esercizio, ai prezzi praticati ed al livello di prestazioni nonché quelli riguardanti gli aeroporti di destinazione.

a) Sull'utilizzazione della nozione di «concorrenti immediati» e sul corollario «automatico» dell'esistenza di vincoli concorrenziali significativi

Argomenti delle parti

⁶³ La ricorrente sostiene che la Commissione ha commesso un «errore fondamentale» considerando che, se si può dimostrare che l'Aer Lingus ed essa sono «concorrenti immediati», ne discenderebbe «automaticamente» che esse sono concorrenti ravvicinate che esercitano reciprocamente vincoli concorrenziali significativi senza che occorra esaminare il carattere stretto di tale rapporto concorrenziale. Infatti l'offerta di servizi da parte dell'Aer Lingus non sarebbe intercambiabile con quella della Ryanair, ma sarebbe più vicina ad offerte di prestazioni complete delle compagnie aeree tradizionali. «Differenze fondamentali» tra le due compagnie permetterebbero all'Aer Lingus di fatturare prezzi nettamente più elevati di quelli della Ryanair. Si dovrebbe pertanto esaminare il carattere stretto del rapporto concorrenziale tra la Ryanair e l'Aer Lingus al fine di accertare i suoi effetti sulla concorrenza effettiva. Secondo la ricorrente, anche se i suoi servizi e quelli dell'Aer Lingus sono sostanzialmente distinti, non possono ritenersi «sostituti adeguati», anche quando tali due compagnie aeree sono le uniche a operare su un dato collegamento. In altre parole i passeggeri interessati potrebbero scegliere di non viaggiare piuttosto che optare per l'altra compagnia aerea.

- 64 La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, fa valere di non aver analizzato, nella decisione impugnata, nei dettagli il rapporto concorrenziale tra le due compagnie aeree, prima di inferirne in maniera sufficiente in diritto che la Ryanair e l'Aer Lingus fossero concorrenti ravvicinati esercenti reciprocamente vincoli concorrenziali, i quali verrebbero meno nel caso che l'operazione si realizzasse.

Giudizio del Tribunale

- 65 Secondo la ricorrente, pur supponendo che l'Aer Lingus ed essa stessa possano essere considerate come «concorrenti immediati» per tutti i collegamenti interessati, ciò non toglie che, per effetto delle «differenze fondamentali» tra loro esistenti, la Commissione non potrebbe servirsi di tale constatazione ed inferirne «automaticamente» che esse esercitano reciprocamente un vincolo concorrenziale significativo che la concentrazione farebbe venir meno senza che occorra esaminare il carattere stretto del rapporto concorrenziale in parola.
- 66 Prima ancora di esaminare gli argomenti relativi alle differenze addotte dalla ricorrente e al loro impatto sul rapporto concorrenziale esistente tra quest'ultima e l'Aer Lingus (v. punti 70 e segg. in prosieguo), si deve di primo acchito rilevare che l'analisi effettuata dalla Commissione nella decisione impugnata non è quella che descrive la ricorrente.
- 67 Tale analisi è svolta in due fasi. Anzitutto le constatazioni formulate dalla Commissione sul rapporto concorrenziale tra la Ryanair e l'Aer Lingus sono oggetto di lunghe considerazioni (punti 7.3 e 7.4 della decisione impugnata). Nell'ambito di tali sviluppi, la Commissione ha esaminato in dettaglio gli argomenti della Ryanair ripresi nel

contesto del presente ricorso quanto alla differenziazione dei servizi. Successivamente, la valutazione degli effetti dell'operazione sulla concorrenza realizzata nella decisione impugnata non è effettuata «automaticamente» sulla base della sola constatazione che la Ryanair e l'Aer Lingus sono «concorrenti immediati», contrariamente a quanto afferma la ricorrente. Infatti la Commissione ha spiegato con cura nella decisione impugnata le ragioni per cui la concentrazione ostacolerebbe in modo significativo una concorrenza effettiva nel mercato comune per i 35 collegamenti in cui i servizi si sovrappongono e per i 15 collegamenti gestiti dall'Aer Lingus in cui i servizi non si sovrappongono (punti 7.5, 7.6 e 7.9 della decisione impugnata).

⁶⁸ Di conseguenza, come per l'importanza da attribuire alle quote di mercato cumulate (v. punto 58 supra), è la risposta data agli argomenti della ricorrente relativi all'impatto dell'asserita differenziazione dei servizi sul rapporto concorrenziale tra l'Aer Lingus e la medesima (v. punti 70 e segg. in prosieguo) che permetterà di giustificare o meno le conclusioni che la Commissione ne ha desunto nell'ambito della sua valutazione degli effetti della concentrazione sulla concorrenza.

⁶⁹ In ogni caso, poiché la differenziazione dei servizi adottata dalla Ryanair è stata esaminata nella decisione impugnata, non si può dunque asserire che nella presente causa la Commissione abbia inferito «automaticamente» dalla constatazione che la Ryanair e l'Aer Lingus sono «concorrenti immediati» per tutti i collegamenti interessati la circostanza che esse eserciterebbero reciprocamente un vincolo concorrenziale significativo che la concentrazione farebbe venir meno senza che occorra esaminare il carattere stretto di tale rapporto concorrenziale.

b) Sulle «differenze fondamentali» relative ai costi di esercizio, ai prezzi praticati ed al livello di prestazioni.

Argomenti delle parti

⁷⁰ In primo luogo, la ricorrente sostiene che la differenza tra i suoi costi di esercizio e quelli dell'Aer Lingus indica che non esiste alcun significativo vincolo concorrenziale fra tali compagnie. I costi meno elevati della Ryanair le permetterebbero di praticare prezzi nettamente meno elevati di quelli dell'Aer Lingus e, pertanto, di servire un distinto segmento di mercato. La Commissione avrebbe omesso di analizzare l'impatto della differenza in questione sulla concorrenza. Peraltro, dopo aver rilevato che i costi di esercizio dell'Aer Lingus erano conformi a quelli di altri vettori a basso prezzo come l'easyJet o la Virgin Express, la Commissione non avrebbe dovuto inferirne, al punto 7.3.3 della decisione impugnata, che l'Aer Lingus figurava «tra i concorrenti immediati della Ryanair anche in termini di costi unitari». Il ricorso alla nozione di «concorrenti immediati» deriverebbe da un errore di analisi. Inoltre la Commissione avrebbe incluso i voli sui collegamenti a corto raggio dell'Aer Lingus nel calcolo dei suoi costi medi di esercizio. Poiché i costi di esercizio per posto/chilometro offerto (in prosieguo: il «PCO») sono sostanzialmente inferiori per i voli a lungo raggio rispetto ai voli a corto raggio, la loro inclusione implicherebbe un'importante sottostima dei costi medi per PCO dell'Aer Lingus ai fini del raffronto con i vettori a basso prezzo che gestiscono unicamente collegamenti a corto raggio. Per di più, se, come sostenuto dalla Commissione, i costi medi dell'Aer Lingus sono comparabili a quelli dei vettori a basso prezzo e superiori solo del 50% circa a quelli della Ryanair, l'Aer Lingus sarebbe in grado di realizzare profitti considerevolmente superiori a quelli della Ryanair, in quanto il suo prezzo medio sarebbe più elevato di oltre il 100% rispetto a quello della Ryanair. In realtà la Ryanair sarebbe di gran lunga più redditizia dell'Aer Lingus.

71 In secondo luogo, la ricorrente pone l'accento sulla differenza tra i prezzi da essa praticati e quelli praticati dall'Aer Lingus. Tale differenza, che risulterebbe dalla differenza dei costi di esercizio, farebbe apparire un «grado di differenziazione elevato». La Commissione avrebbe avuto torto a considerare, al punto 371 del preambolo, che una differenza di prezzo pari ad EUR 30 non sarebbe significativa, dato che il prezzo medio di un biglietto Ryanair sarebbe di EUR 41. I prezzi più bassi della Ryanair, inferiori alla metà di quelli dell'Aer Lingus, le permetterebbero di attrarre una clientela che, in assenza di siffatti prezzi moderati, non prenderebbe l'aereo. La Commissione avrebbe dovuto dedurne che l'Aer Lingus non esercitava alcun vincolo concorrenziale sulla Ryanair. Riconoscendo al punto 413 del preambolo che i prezzi della Ryanair erano in media più bassi di quelli dell'Aer Lingus, la Commissione avrebbe dovuto concludere che le due compagnie si rivolgevano a due segmenti di mercato del tutto diversi. Inoltre la Ryanair e l'Aer Lingus opererebbero secondo modelli economici molto diversi. L'Aer Lingus si sarebbe certo allontanata dal modello economico della compagnia aerea nazionale tradizionale a prestazioni complete per adottare talune tra le caratteristiche dei vettori a basso prezzo, essa continuerebbe però a utilizzare aeroporti principali ed ad offrire taluni servizi che le permettano di fatturare ai suoi clienti prezzi nettamente più elevati di quelli della Ryanair. I clienti dell'Aer Lingus sarebbero quindi disposti a pagare un supplemento rispetto alle tariffe dei suoi concorrenti a basso prezzo per un'offerta di servizi più completa.

72 In terzo luogo, la ricorrente fa valere che emerge dal punto 367 del preambolo che essa è una compagnia aerea «a prestazione minime» e l'Aer Lingus una compagnia aerea «a prestazioni medie» e che la Commissione tenta di minimizzare l'impatto della differenza in parola sul grado di concorrenza esistente tra le due compagnie. La Commissione avrebbe omesso di analizzare la misura in cui tale differenza sarebbe pertinente o di produrre prove convincenti per dimostrare perché tale importante differenza sarebbe priva di pertinenza al fine di determinare l'esistenza di un significativo ostacolo ad una concorrenza effettiva. Una differenziazione siffatta tra le offerte di servizi sarebbe attestata dalle dichiarazioni dell'Aer Lingus e del governo irlandese

formulate preliminarmente all'OPA, e ciò prima che il governo e la compagnia «non facessero voltafaccia» asserendo che l'Aer Lingus era una compagnia a costi bassi.

- 73 La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, contesta gli argomenti della ricorrente riferendosi alla decisione impugnata.

Giudizio del Tribunale

- 74 La Commissione, anche se ha accettato nella decisione impugnata di riconoscere l'esistenza di differenze tra la Ryanair e l'Aer Lingus, non ne trae le stesse conclusioni della ricorrente. Infatti tali differenze non hanno impedito alla Commissione di considerare che, di tutti i concorrenti presenti sui vari collegamenti interessati dalla concentrazione, l'Aer Lingus fosse il più importante e quello immediato della Ryanair.
- 75 Quanto alla differenza fra i costi di esercizio dell'Aer Lingus e quelli della Ryanair, quest'ultima reitera la sua analisi secondo cui siffatta differenza di costi le permetterebbe di servire un segmento di mercato distinto. Secondo la ricorrente la Commissione avrebbe dovuto esaminare l'impatto di tale differenza sul rapporto concorrenziale tra l'Aer Lingus ed essa stessa.
- 76 Tuttavia dalla decisione impugnata risulta che la Commissione ha riconosciuto che i costi di esercizio della Ryanair erano inferiori a quelli dell'Aer Lingus pur rilevando che, rispetto alle altre compagnie aeree, i costi dell'Aer Lingus erano generalmente molto bassi e collocavano quest'ultima nel gruppo dei vettori a basso costo piuttosto

che in quello dei vettori in rete (v. punto 7.3.3 della decisione impugnata, in particolare punto 374 del preambolo).

⁷⁷ Proprio per tale motivo, la Commissione ha indicato nella decisione impugnata le ragioni che essa considerava, tenuto conto dei dati disponibili, che, se i costi di esercizio per PCO della Ryanair erano inferiori a 4 centesimi di euro, quelli dell'Aer Lingus ammontavano a circa 5,9 centesimi di euro. La Commissione ha rilevato che era giustificata l'obiezione della Ryanair fondata sulla circostanza che tale dato includeva anche i voli su rotte a lungo raggio dell'Aer Lingus, i quali hanno generalmente costi per PCO inferiori. Essa ha tuttavia precisato che l'87% dei passeggeri dell'Aer Lingus viaggiavano su voli a corto raggio e che l'importo avanzato dalla Ryanair di circa 8 centesimi di euro per PCO non si fondava su alcun elemento (v. punto 7.3.3 della decisione, in particolare punti 375 e 377 del preambolo).

⁷⁸ Comunque risulta dal grafico n. 1 figurante al punto 375 del preambolo che i costi di esercizio per PCO di un vettore di linea (quali la British Airways, l'Air France o la Lufthansa) sono prossimi a 12 centesimi di euro, mentre quelli della Virgin Express o d'easyJet sono rispettivamente di circa 7 centesimi di euro o un po' di più di 6 centesimi di euro. Il margine definito dalla Commissione e dalla Ryanair, tra 5,9 e 8 centesimi di euro per PCO, colloca quindi l'Aer Lingus nello stesso gruppo della Virgin Express o dell'easyJet, poiché tali costi di esercizio sono ben «inferiori» (punto 375 del preambolo) o «molto inferiori» (punto 376 del preambolo) a quelli delle grandi compagnie in rete (differenza di almeno 4 centesimi di euro per PCO), anche se sono «superiori» o «nettamente superiori» a quelli della Ryanair (differenza fluttuante tra circa 2 e 4 centesimi di euro per PCO).

- 79 Di conseguenza, se sussiste una differenza di costi di esercizio tra la Ryanair e l'Aer Lingus, come ha riconosciuto la Commissione nella decisione impugnata, ciò non significa tuttavia che, come pretende la ricorrente, la Commissione non potesse considerare l'Aer Lingus ed essa «concorrenti immediati», dal momento che i costi di esercizio dell'Aer Lingus sono effettivamente inferiori a quelli delle compagnie in rete e che né la Virgin Express né l'easyJet sono in concorrenza con la Ryanair per i collegamenti ove i loro servizi si sovrappongono in partenza dall'Irlanda (punto 376 del preambolo).
- 80 Tale osservazione è corroborata nella decisione impugnata anche dalla constatazione secondo cui l'evoluzione dei costi unitari dell'Aer Lingus nel corso del tempo mette in risalto la sua «progressiva migrazione» da un modello economico tradizionale a un modello a bassi costi (v. punto 378 del preambolo, in particolare il grafico n. 2 sui costi di esercizio dell'Aer Lingus nel corso del tempo dal 2001 al 2005).
- 81 Peraltro, se, come enuncia la ricorrente, i costi bassi di esercizio hanno un'incidenza sulla redditività dell'impresa (v. punto 70 supra), ciò non permette però di concludere che i servizi proposti dalla ricorrente non sono in concorrenza con quelli dell'Aer Lingus. Quest'ultima proporrebbe, infatti, servizi di gamma superiore pur mirando ad allinearsi alla struttura dei costi della Ryanair, il che la distanzia in pari misura dalla struttura dei costi delle compagnie aeree in rete.
- 82 Quanto alla differenza tra i prezzi da essa praticati e quelli praticati dall'Aer Lingus, la ricorrente sostiene che la differenza in questione è tale che la Commissione avrebbe dovuto inferirne che l'Aer Lingus non esercitava nei suoi confronti alcun vincolo concorrenziale. Secondo la ricorrente una differenza di prezzo medio di EUR 30 è significativa, dal momento che il prezzo medio di un biglietto Ryanair è di EUR 41. Inoltre i prezzi più bassi della Ryanair, inferiori di più della metà rispetto a quelli dell'Aer

Lingus, permetterebbero alla ricorrente di attirare una clientela che non prenderebbe l'aereo in assenza di tali prezzi.

- ⁸³ La Commissione, dato che ha ammesso l'esistenza di una differenza di costi di esercizio, ha riconosciuto nella decisione impugnata che esisteva una differenza tra i prezzi praticati dall'Aer Lingus e quelli praticati dalla Ryanair. Tale punto è pacifico tra le parti.
- ⁸⁴ Occorre tuttavia rilevare che, nella decisione impugnata, la Commissione ha precisato, da una parte, che, se è vero che le tariffe praticate dall'Aer Lingus erano generalmente superiori a quelle della Ryanair, ciò non si è sempre verificato e, dall'altra, che il raffronto dei prezzi era complicato dal fatto che era difficile accertare di quali tasse e spese si fosse tenuto conto per calcolare il prezzo medio dei voli a corto raggio di EUR 41 nel 2006 indicato dalla Ryanair, con la precisazione che il prezzo medio dell'Aer Lingus sarebbe stato di EUR 91, oppure compreso tra EUR 65 e 75 prima delle spese e tasse (v. punto 7.3.2 della decisione impugnata, in particolare punto 371 del preambolo e note a piè di pagina nn. 385 e 386).
- ⁸⁵ Dopo avere effettuato tali puntualizzazioni, occorre rilevare che la contestazione relativa alla differenza tra i prezzi medi praticati dalla Ryanair e quelli praticati dall'Aer Lingus verte sulle conseguenze di tale differenza di prezzo. Mentre la ricorrente deduce che tale differenza permette di concludere per l'assenza di vincolo concorrenziale esercitato dall'Aer Lingus nei confronti della medesima, la Commissione considera che dall'analisi dei prezzi praticati emerge che l'Aer Lingus è concorrente più immediato della Ryanair di quanto possano esserlo gli altri concorrenti presenti sui collegamenti ove i loro servizi si sovrappongono (v. punti 368-370 del preambolo per quanto riguarda la valutazione del modello economico trasposta nel punto 371 del

preambolo circa il raffronto tra i prezzi medi: «[l]a stessa considerazione si applica al fatto che i prezzi medi dell'Aer Lingus sono più elevati di quelli della Ryanair»).

86 Per quanto concerne il vincolo concorrenziale esercitato dall'Aer Lingus, tale questione è contemplata al punto 7.4 della decisione impugnata, dedicato alla concorrenza attuale tra le parti della concentrazione, ed ai punti 7.5, 7.6 e 7.9 di quest'ultima ove la Commissione ha esaminato gli effetti dell'operazione sulla concorrenza. Pertanto tale questione non rientra nel punto 7.3 della decisione impugnata, in cui la Commissione ha illustrato le ragioni per le quali considerava che la Ryanair e l'Aer Lingus fossero i «concorrenti immediati» per tutti i collegamenti di cui trattasi.

87 Conseguentemente le constatazioni effettuate al punto 371 del preambolo permettono di giustificare la conclusione della Commissione oggetto del punto 7.3 della decisione stessa, nel senso che dai dati ivi esposti risulta che, poiché i prezzi praticati dai vettori di linea offrono un servizio completo a bordo, i prezzi comunicati dalla Ryanair sono molto più elevati di quelli praticati dall'Aer Lingus (cioè EUR 216 per l'Air France, EUR 225 per la Lufthansa e EUR 268 per la British Airways). Le tariffe della Ryanair e dell'Aer Lingus sono effettivamente «ben al di qua del livello dei prezzi dei concorrenti cui fanno fronte per i loro rispettivi collegamenti» (punto 371 del preambolo). La Commissione ha anche chiarito che la differenza tra i prezzi praticati dalla Ryanair e quelli praticati dall'Aer Lingus obbligava a prendere in considerazione certi vantaggi qualitativi caratterizzanti l'offerta dell'Aer Lingus, quali il servizio di aeroporti principali, sale di riunioni per uomini d'affari o un'impostazione del servizio di livello superiore (punti 371 e 372 del preambolo). L'analisi dei prezzi praticati dalla Ryanair e dall'Aer Lingus eseguita nella decisione impugnata permette quindi di corroborare la conclusione della Commissione secondo cui la Ryanair e l'Aer Lingus sono i «concorrenti immediati» per tutti i collegamenti in questione.

⁸⁸ Secondo la ricorrente un'analisi siffatta non è tuttavia compatibile con la constatazione effettuata nella seconda frase del punto 413 del preambolo. Risulta dal suddetto punto quanto segue:

«Gli elementi precisati supra [quanto alla percezione da parte dei clienti dell'Aer Lingus e della Ryanair (punto 7.3.5 della decisione impugnata)] indicano chiaramente che la Ryanair e l'Aer Lingus sono concorrenti ravvicinati. Nondimeno la Commissione riconosce che la Ryanair pratica tariffe in media inferiori a quelle dell'Aer Lingus e che, almeno ipoteticamente, sarebbe possibile che l'Aer Lingus e la Ryanair servano due segmenti di clientela perfettamente distinti».

⁸⁹ Tuttavia tale menzione di un'eventuale segmentazione dell'offerta sulla base delle tariffe praticate non permette di trarre la conclusione che la Ryanair e l'Aer Lingus non sono concorrenti ravvicinati. La nozione di concorrente dev'essere valutata tenendo conto dei dati del caso. Numerosi elementi sono addotti dalla Commissione a sostegno della constatazione in parola ripresa nella conclusione del punto 7.3 della decisione impugnata. È necessario constatare che, ad esempio, per i 22 collegamenti ove la Ryanair e l'Aer Lingus sono le uniche compagnie presenti non vi sono attualmente altre compagnie in grado di offrire servizi di trasporto aereo di linea. Su questi mercati, la cui definizione non è contestata dalla ricorrente in quanto tale (v. però, circa l'argomento relativo agli aeroporti di destinazione, punti 95 e segg. in prosieguo), l'Aer Lingus resta pertanto concorrente immediato della Ryanair. La questione degli ingressi sarà trattata nell'ambito dell'esame del secondo motivo, dedicato a questo tema.

⁹⁰ Quanto alla differenza del livello di prestazioni, l'argomento della ricorrente si limita a riprendere una differenza nota alla Commissione e menzionata nella decisione impugnata. Ad esempio, al punto 367 del preambolo, se è vero che la Commissione ha considerato i voli della Ryanair come voli «senza prestazione» ed i servizi dell'Aer Lingus come «prestazioni medie», essa ha precisato immediatamente dopo che, ai fini

della decisione impugnata, «le due compagnie po[tevano] essere considerate come vettori a “prestazioni minime”, poiché, in seguito ai recenti adattamenti del modello di servizio dell’Aer Lingus, i servizi inclusi nella tariffa di base dell’Aer Lingus sono largamente conformi a quelli compresi nel modello della Ryanair e in marcato contrasto con le compagnie a “prestazioni complete” tradizionali come la British Airways o la Lufthansa» (punto 367 del preambolo).

- 91 Nelle sue memorie la ricorrente riconosce peraltro che «l’Aer Lingus si sarebbe certamente allontanata dal modello economico della compagnia aerea nazionale tradizionale a prestazioni complete per adottare talune tra le caratteristiche dei vettori a basso prezzo» (v. punto 71 supra). Tale punto è stato confermato all’udienza.
- 92 Comunque l’evoluzione dei costi unitari dell’Aer Lingus con il passar del tempo mette in risalto la sua «migrazione progressiva» da un modello economico tradizionale verso un modello a bassi costi (v. punto 80 supra) e l’offerta di servizi dell’Aer Lingus si trova quanto meno tra quella proposta dalla Ryanair e quella proposta dai vettori di linea che offrono un servizio completo a bordo.
- 93 Conseguentemente, anche se l’Aer Lingus non ha i bassissimi costi di esercizio della Ryanair, non pratica gli stessi prezzi della Ryanair o nemmeno propone prestazioni altrettanto ridotte, ciò non toglie che tale impresa si orienta verso lo stesso modello economico della sua concorrente.
- 94 Pertanto la ricorrente non dimostra sufficientemente in diritto che a torto la Commissione ha concluso al punto 431 del preambolo che l’Aer Lingus ed essa stessa erano i «concorrenti immediati» per i collegamenti di cui trattasi in partenza dall’Irlanda. Tale conclusione può quindi essere presa in considerazione nell’ambito dell’esame

degli effetti dell'operazione sulla concorrenza e le critiche fatte valere sul punto dalla ricorrente devono essere respinte (v. punti 58 e 63 supra).

c) Sulla differenza tra gli aeroporti di destinazione

Argomenti delle parti

⁹⁵ In primo luogo, la ricorrente afferma di utilizzare aeroporti fondamentalmente diversi da quelli utilizzati dall'Aer Lingus. L'Aer Lingus utilizzerebbe aeroporti principali, più vicini al centro città e che offrono servizi migliori degli aeroporti secondari. Questi ultimi, utilizzati dalla Ryanair, la porrebbero in grado di mantenere i suoi costi ad un livello basso e le impedirebbero di far concorrenza all'Aer Lingus rivolgendosi ai passeggeri che auspicano utilizzare unicamente aeroporti principali. Acquisendo l'Aer Lingus, la Ryanair sarebbe stata in grado di esercitare una concorrenza negli aeroporti principali. Secondo la ricorrente la Commissione avrebbe omesso di produrre elementi probatori chiari e convincenti che dimostrino che i voli dell'Aer Lingus a destinazione di aeroporti principali e quelli della Ryanair a destinazione di aeroporti secondari esercitavano reciprocamente un vincolo concorrenziale significativo. I dati fatti valere nella decisione impugnata non corroborerebbero la conclusione secondo cui i voli in parola sono sostituiti sufficientemente ravvicinati da dover essere inclusi nello stesso mercato. Inoltre la Commissione avrebbe fatto ricorso ad informazioni disponibili «in maniera altamente selettiva ed incoerente». Non avendo potuto trovare una serie uniforme di criteri, essa avrebbe utilizzato vari criteri diversi al fine di stabilire che gli aeroporti principali e secondari facevano capo allo stesso mercato.

La Commissione avrebbe posto in non cale o deformato i pareri degli aeroporti di Birmingham e di Vienna e della UK Civil Aviation Authority (autorità dell'aviazione civile del Regno Unito) al fine di concludere per l'intercambiabilità degli aeroporti principali e degli aeroporti secondari. Essa non si sarebbe basata, dunque, su dati affidabili né su un metodo solido. Inoltre, mentre la Commissione avrebbe presentato le risposte dei concorrenti per dedurre l'intercambiabilità dei suddetti aeroporti, le stesse risposte dimostrerebbero al contrario l'assenza di una prova chiara e convincente sul punto (v. la risposta della British Airways e la situazione degli aeroporti londinesi). La tabella inviata alle concorrenti non farebbe emergere con chiarezza, nella sua presentazione, se ci si aspettasse che le compagnie interrogate designassero gli aeroporti appropriati per ciascun tipo di passeggeri o gli aeroporti intercambiabili l'uno all'altro. In taluni casi le compagnie avrebbero contrassegnato soltanto uno degli aeroporti per ciascuna coppia di città, sottolineando così la confusione.

⁹⁶ In secondo luogo, la ricorrente fa valere che è erroneo il ricorso, da parte della Commissione, alle zone di utenza degli aeroporti, per determinare se voli a destinazione di aeroporti diversi rientrassero nello stesso mercato. Sulla base di una «regola approssimativa» (rule of thumb) non corroborata da elementi di fatto, la Commissione avrebbe definito le zone di richiamo di un aeroporto come la zona in cui l'aeroporto può essere raggiunto percorrendo al massimo 100 km o effettuando al massimo un'ora di tragitto (punto 83 del preambolo). Tale regola sarebbe «troppo vaga per essere utile». Essa porrebbe in non cale la suddivisione effettiva dei passeggeri in seno alla zona e sarebbe irrealista nel contesto delle rotte che collegano l'Irlanda al Regno Unito, poiché la durata del volo non supera in tal caso un'ora. La Commissione avrebbe quindi presunto erroneamente che i passeggeri «eviterebbero di utilizzare l'aeroporto più vicino alla loro abitazione, farebbero un'ora di tragitto e prenderebbero allora un volo, probabilmente di circa 50 minuti». Inoltre il calcolo del tempo necessario per raggiungere l'aeroporto con i mezzi di trasporto pubblico o in auto, descritto al punto 78 del preambolo, non terrebbe conto dei vari ritardi né dei costi connessi all'uso del trasporto pubblico. Infine la Commissione non avrebbe tenuto conto, ai punti 114-116 del preambolo, delle cifre effettive concernenti gli specifici aeroporti in questione, segnatamente quanto ai dati forniti dalla UK Civil Aviation Authority.

97 In terzo luogo, la ricorrente critica talune valutazioni o contestazioni proposte nella decisione impugnata. Anzitutto essa addebita alla Commissione di aver preso in considerazione, al punto 92 del preambolo, le sue pratiche commerciali consistenti nel presentare i suoi voli come sostituti dei voli destinati ad aeroporti principali. Infatti i nomi grazie ai quali un'impresa commercializza i suoi prodotti non costituirebbero una base sufficientemente sicura e solida per la definizione dei mercati. Ad esempio gli aeroporti di Vienna e Bratislava non potrebbero appartenere allo stesso mercato semplicemente perché la Ryanair commercializza i biglietti a destinazione di Bratislava sotto il nome di «Bratislava (Vienna)». La ricorrente sostiene poi che la Commissione non avrebbe dovuto utilizzare, al punto 99 del preambolo, la nozione di «sistema aeroportuale», di cui al regolamento (CEE) del Consiglio 23 luglio 1992, n. 2408, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie (GU L 240, pag. 8), per fondare la constatazione dell'intercambiabilità di taluni aeroporti. Tale nozione non sarebbe appropriata ai fini della definizione dei mercati e il rifacimento del regolamento n. 2408/92 e dei regolamenti connessi dovrebbe peraltro mettervi fine. La ricorrente fa anche valere che l'analisi dei prezzi effettuata dalla Commissione è «difettosa» e non fornisce ragioni affidabili per concludere che i voli da essa assicurati a destinazione di aeroporti secondari ed i voli assicurati dell'Aer Lingus, destinati ad aeroporti principali, sono «sostituti prossimi». L'analisi non fornirebbe alcun mezzo per accertare se un'evoluzione parallela dei prezzi risulti da una intercambiabilità o da un'influenza comune. Infine l'inchiesta condotta presso passeggeri sarebbe «gravemente difettosa» circa la formulazione delle questioni e la tecnica di campionatura utilizzata. Tale inchiesta non avrebbe avuto come scopo di misurare il grado di intercambiabilità degli aeroporti, dal momento che non sarebbe mai stato chiesto ai passeggeri se contemplavano di volare a destinazione di aeroporti diversi. In molti casi i dati adottati dalla Commissione su tale punto condurrebbero alla conclusione opposta.

98 La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, contesta gli argomenti della ricorrente riferendosi alla decisione impugnata.

Giudizio del Tribunale

- ⁹⁹ La ricorrente riprende nelle sue memorie gli argomenti precedentemente descritti in occasione del procedimento amministrativo per criticare la definizione del mercato in considerazione della città di origine e della città di destinazione. Tali argomenti sono stati esaminati e disattesi dalla Commissione nella decisione impugnata e limitarsi a riprendere gli stessi dinanzi al Tribunale non può essere sufficiente per rimettere in discussione tale esame per le ragioni illustrate in prosieguo.
- ¹⁰⁰ Quanto all'addebito, fondato sulla mancata produzione da parte della Commissione di elementi probatori chiari e convincenti che dimostrino che i voli dell'Aer Lingus a destinazione di aeroporti principali e quelli della Ryanair a destinazione di aeroporti secondari esercitano un vincolo concorrenziale significativo gli uni nei confronti degli altri, occorre rilevare che l'addebito in parola equivale in definitiva a criticare l'uso che la Commissione ha fatto della definizione del mercato fornita nella decisione impugnata onde valutare gli effetti dell'operazione sulla concorrenza in seno ai mercati in questione. La ricorrente lo riconosce implicitamente quando deduce che i dati fatti valere nella decisione impugnata «non corroborano la conclusione secondo cui tali voli sono sostituiti sufficientemente vicini per dover essere inclusi nel medesimo mercato» (v. punto 95 supra).
- ¹⁰¹ Si deve prima di tutto rilevare, a tale riguardo, che la portata dell'addebito in parola deve essere relativizzata in considerazione del fatto che, su 16 dei 35 collegamenti interessati, la Ryanair e l'Aer Lingus servono gli stessi aeroporti (punto 71 del preambolo). Quest'addebito concerne quindi solo 19 dei 35 collegamenti in questione (cioè il 54,2%) e non ha pertanto incidenza alcuna circa i 16 restanti, interessati dalla realizzazione dell'operazione.

- 102 Per questi 19 collegamenti, l'addebito della ricorrente consiste unicamente nel far constatare che sussiste una differenza quanto all'aeroporto di destinazione senza cercare di confutare concretamente il ragionamento presentato nella decisione impugnata circa l'impatto di tale differenza a livello sia della definizione del mercato rilevante che della valutazione degli effetti dell'operazione sulla concorrenza. Orbene, si deve sottolineare che, nella decisione impugnata, la Commissione ha ricordato che i mercati del trasporto aereo di passeggeri potevano essere definiti sulla base di collegamenti singoli o di un gruppo di collegamenti, dal momento in cui vi fosse intercambiabilità fra i medesimi secondo le caratteristiche specifiche della fattispecie (punto 55 del preambolo e giurisprudenza citata nella nota a piè di pagina n. 53, tra cui segnatamente la sentenza del Tribunale 4 luglio 2006, causa T 177/04, *easyJet/Commissione*, Racc. pag. II-1931, punti 54-61).
- 103 In tale contesto è necessario rilevare che la Commissione ha elaborato anzitutto un quadro analitico applicabile alla definizione del mercato rilevante per quanto riguarda i diversi collegamenti in questione, che si tratti di coppie di aeroporti o di coppie di città (punto 6.3.3 della decisione impugnata). I vari criteri utilizzati per caratterizzare l'intercambiabilità dei servizi di trasporto aereo di linea a partire da diversi aeroporti sono presentati al punto 99 del preambolo. Si tratta della distanza e del tempo di percorrenza secondo il criterio di riferimento dei 100 km o di 1 ora di tragitto rispettivamente dal punto di vista dei concorrenti, degli aeroporti di cui trattasi nonché da quello delle autorità dell'aeronautica civile degli Stati membri, dell'apprezzamento da parte dei passeggeri in viaggio di piacere su un collegamento, della nozione di «sistema aeroportuale» ai sensi dell'allegato II del regolamento n. 2408/92, delle pratiche commerciali, dell'esistenza o meno di servizi di trasporto fra gli aeroporti e talune città nonché del risultato dello studio di correlazione tra i prezzi realizzato dalla Commissione per 17 coppie di città per voli in partenza da Dublino.
- 104 In secondo luogo, la Commissione ha esaminato in maniera dettagliata quale fosse il mercato rilevante per ognuno dei collegamenti interessati (punto 6.3.4 della decisione impugnata). Per ciascun caso in cui ha constatato un'ipotesi di intercambiabilità, la Commissione ha applicato diversi criteri in considerazione delle informazioni

disponibili. La scelta dei passeggeri per l'uno o l'altro dei servizi aerei risulterebbe dalla combinazione di tali fattori.

¹⁰⁵ Al contrario la Commissione è pervenuta spesso alla conclusione che i voli a destinazione di aeroporti diversi situati vicino ad una città non rientravano nello stesso mercato. Nei punti 178-183 del preambolo, la Commissione ha in particolare ritenuto, in sostanza, che gli aeroporti di Rennes e Nantes Atlantique non fossero intercambiabili per le ragioni seguenti: il criterio dei 100 km o di 1 ora di tragitto non sarebbe stato soddisfatto per poco, la Ryanair non venderebbe il suo servizio a destinazione di Nantes facendo riferimento a Rennes — e viceversa —, nessuna differenza significativa tra i due aeroporti inciterebbe i passeggeri rennesi a recarsi a Nantes per prendere un volo — e viceversa —, e i dati disponibili non sarebbero stati sufficienti per permettere alla Commissione di realizzare un'analisi approfondita della correlazione fra i prezzi. La circostanza che l'Aer Lingus consideri gli aeroporti di Rennes e di Nantes Atlantique quali sostituti non era sufficiente di per sé, secondo la Commissione, per concludere per l'intercambiabilità. Nei punti 197-203 del preambolo, la Commissione ha del pari distinto l'aeroporto di Amsterdam Schiphol da quello di Eindhoven, e ciò per le medesime ragioni di quelle descritte a proposito degli aeroporti di Nantes Atlantique e Rennes e per il fatto di aver considerato che esistesse un debole grado di intercambiabilità in una decisione precedente (decisione della Commissione 22 settembre 1997, caso COMP/M.967 — KLM/Air UK, punto 24).

¹⁰⁶ Occorre peraltro rilevare che il punto di vista degli aeroporti è presentato nella decisione impugnata a più riprese (v., ad esempio, punti 132, 145 e 151 del preambolo), al pari del punto di vista della UK Civil Aviation Authority (v., ad esempio, punti 128 e 138 del preambolo). Riguarda alla distinzione tra passeggeri sensibili al fattore tempo e passeggeri non sensibili a detto fattore cui fa riferimento la UK Civil Aviation Authority, la Commissione ha esposto nella decisione impugnata numerosi motivi che permettono di chiarire per quali elementi tale distinzione poteva considerarsi irrilevante nel presente caso (punti 85 e 316-319 del preambolo).

¹⁰⁷ In particolare la Commissione ha rilevato, in maniera persuasiva, che la distinzione in parola, precedentemente netta, tra l'una e l'altra categoria di passeggeri tendeva ad attenuarsi. Tale tendenza era già stata riferita dalla Commissione nell'ambito di precedenti casi (casi COMP/M.3280 — Air France/KLM e COMP/M.3770 — Lufthansa/Swiss, citati nella nota a piè di pagina n. 329 della decisione impugnata) ed è stata confermata nelle risposte, non contestate dalla ricorrente nel presente caso, ai questionari inviati ai concorrenti il 6 novembre 2006 (risposte riportate nella nota a piè di pagina n. 328 della decisione impugnata). Le risposte dei clienti della classe business in occasione dell'inchiesta della Commissione indicano anch'esse che il criterio della migliore tariffa è abbastanza importante. Nell'ordine di importanza formulato da tale clientela, esso figura prima del criterio dell'aeroporto di destinazione e dopo quello del migliore orario, il quale è divenuto relativo tenuto conto delle elevate frequenze spesso affisse dai vettori a prestazioni minime (punto 316 del preambolo).

¹⁰⁸ Peraltro, quanto ai pareri degli aeroporti di Birmingham (punto 138 del preambolo) e Vienna (punto 223 del preambolo), la ricorrente non espone per quali motivi tali pareri sarebbero stati snaturati. D'altro canto, la ricorrente ha espressamente rinunciato all'udienza a sviluppare siffatto argomento. I pareri in questione, che non concludono nel senso dell'intercambiabilità, sono fedelmente ripresi nella decisione impugnata e la Commissione disponeva del resto di altri elementi idonei a sostenere la conclusione cui è pervenuta nella decisione impugnata. La tecnica del fascio di indizi utilizzata dalla Commissione per valutare un'operazione di concentrazione può naturalmente comportare elementi positivi come negativi. La conclusione raggiunta dalla Commissione, in esito alla sua analisi dei diversi indizi presi in considerazione, non può tuttavia essere rimessa in discussione unicamente per il fatto che dall'inchiesta risulta un elemento negativo. Quest'elemento è debitamente riferito e la Commissione ne ha tenuto conto, e ciò senza snaturarlo, contrariamente a quanto afferma la ricorrente senza dimostrarlo in alcun modo.

- 109 Inoltre, contrariamente a quanto afferma la ricorrente, emerge dalla risposta della British Airways al questionario inviato dalla Commissione che, per quanto riguarda gli aeroporti londinesi, «le sovrapposizioni [erano] molto importanti fra le zone di utenza» e [che] «tutti gli aeroporti londinesi po[tevano] farsi concorrenza, ciò che peraltro fanno, tanto per il traffico a lungo raggio che per quello a corto raggio». Ne risulta ugualmente che, circa gli altri aeroporti il cui elenco figurava al quesito n. 22 del suddetto questionario, tale compagnia aerea considera che, «in maniera generale (...) tutti gli aeroporti elencati si trovano in concorrenza per tutti i tipi di passeggeri». Per quanto concerne l'asserzione secondo cui le risposte dei concorrenti non dimostrerebbero che tutti gli aeroporti principali e secondari erano intercambiabili, in particolare quanto a Londra, le risposte dei concorrenti della Ryanair per tale collegamento attestano il contrario.
- 110 Circa la critica della ricorrente relativa all'utilizzazione di una «regola approssimativa» ai fini della definizione delle zone di utenza degli aeroporti onde determinare i mercati rilevanti, occorre notare che tale carattere approssimativo è riconosciuto dalla Commissione nella decisione impugnata (punto 83 del preambolo: «Si deve tuttavia notare che la Commissione utilizza la “regola” dei 100 km o di 1 ora di tragitto unicamente come prima “variabile rappresentativa” per definire una zona di utenza. A causa delle specificità di ogni aeroporto considerato e di altri elementi probatori, la zona di utenza può in realtà essere più ampia e sarà quindi oggetto di un esame dettagliato, caso per caso, nell'analisi delle varie coppie di aeroporti»).
- 111 In risposta alle critiche presentate sul punto dalla Ryanair in merito alla comunicazione degli addebiti, la Commissione ha indicato nella decisione impugnata che il criterio dei 100 km o di 1 ora di tragitto era un indicatore fondato su ciò che gli aeroporti consideravano ragionevolmente quale zona di utenza (punto 85 del preambolo). Risulta così dalle risposte al quesito indirizzato agli aeroporti che questi ultimi presentano alle compagnie aeree una zona di utenza distante almeno 100 km o 1 ora di tragitto (punto 82 del preambolo). Peraltro, come fa valere la Commissione in risposta agli argomenti presentati dalla ricorrente nelle sue memorie, la circostanza che

la durata del volo per i collegamenti tra l'Irlanda e il Regno Unito sia relativamente breve non modifica affatto tale valutazione. In numerosi casi esistono, infatti, linee speciali di autobus che collegano l'aeroporto secondario ed il centro città, con orari adatti ai voli. L'approccio della Commissione concorda con la risposta della UK Civil Aviation Authority.

¹¹² Alla luce dei precedenti dati e chiarimenti, non si può dunque addebitare alla Commissione di aver utilizzato il criterio dei 100 km o 1 ora di tragitto nell'ambito della definizione della zona di utenza degli aeroporti.

¹¹³ Quanto all'addebito nei confronti della Commissione di aver tenuto conto, al punto 92 del preambolo, delle pratiche commerciali della Ryanair consistenti nella presentazione dei suoi voli come sostituti dei voli destinati ad aeroporti principali, si deve rilevare che le suddette pratiche costituiscono solo uno dei numerosi elementi da prendere in considerazione. Infatti, tali pratiche presentano l'interessante caratteristica di facilitare l'identificazione delle destinazioni dei voli di clienti potenzialmente interessati dall'offerta della Ryanair. Questa caratteristica non può essere rimessa in discussione per il solo fatto che la Ryanair afferma, senza dimostrarlo in alcun modo, che i nomi con cui essa commercializza i suoi servizi verso taluni aeroporti non costituiscono una base sufficientemente sicura e solida per la definizione dei mercati. Invero un'affermazione siffatta non può essere sufficiente per negare qualsiasi pertinenza all'elemento in parola nel contesto del fascio di indizi utilizzato dalla Commissione. Quanto all'esempio di Vienna e Bratislava invocato dalla ricorrente, la Commissione ha fondato la sua valutazione su elementi diversi dalla pratica commerciale della Ryanair. Essa ha del pari esaminato la soglia indicativa di 100 km o 1 ora di tragitto, il punto di vista delle autorità nazionali e quello dei concorrenti nonché i risultati dell'inchiesta presso la clientela (punto 6.3.4.15 della decisione impugnata).

Allo stesso modo la Commissione si è fondata, nella sua analisi rotta per rotta (punto 6.3.4 della decisione impugnata), sul criterio di 100 km o 1 ora di tragitto, sul punto di vista delle autorità nazionali e su quello dei concorrenti nonché su risultati dell'inchiesta presso la clientela. Le valutazioni della Commissione su tale aspetto poggiano sempre sull'utilizzazione di un fascio di indizi di cui si illustrano e analizzano i vari elementi presi in considerazione.

114 Quanto alla critica al riferimento fatto, al punto 99 del preambolo, alla nozione di «sistema aeroportuale», utilizzata dal regolamento n. 2408/92, per motivare la constatazione dell'intercambiabilità fra taluni aeroporti, dal suddetto punto emerge che l'appartenenza degli aeroporti in questione ad un «sistema aeroportuale» ai sensi del regolamento n. 2408/92 soccorre nel «corroborare come prova supplementare la conclusione secondo cui gli aeroporti indicati in base a tale regolamento appartengono allo stesso agglomerato urbano e possono considerarsi come intercambiabili dal lato della domanda». Nel regolamento n. 2408/92, in vigore al momento in cui la decisione impugnata è stata adottata, il sistema aeroportuale è definito come riferentesi ad un «raggruppamento di due o più aeroporti che servono la stessa città, o lo stesso agglomerato urbano, secondo quanto indicato nell'allegato II». Il fatto che due o più aeroporti siano menzionati nell'allegato II come sistema aeroportuale può quindi essere preso in considerazione al fine di stabilire se occorra considerare che tali aeroporti servano la medesima destinazione, il che costituisce un fattore che indica che i suddetti aeroporti sono intercambiabili per i passeggeri che desiderano raggiungere la destinazione di cui trattasi. Tale valutazione non può essere rimessa in questione per il fatto che la Commissione ha assunto l'iniziativa di chiarire e semplificare le norme in vigore in merito alla distribuzione del traffico tra aeroporti che servono la stessa città o conurbazione, e che la sua proposta in tal senso è stata, in seguito, adottata dal Parlamento europeo e dal Consiglio dell'Unione europea. Infatti, nel regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 24 settembre 2008, n. 1008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione) (GU L 293, pag. 3), che, dall'adozione della decisione impugnata, ha abrogato il regolamento n. 2408/92, si continua a far riferimento al principio della distribuzione del traffico tra aeroporti che servono la stessa città o la stessa conurbazione, anche se non si menziona più l'espressione «sistema aeroportuale».

115 Per quanto concerne la critica dell'analisi di correlazione dei prezzi effettuata in occasione del procedimento amministrativo, si deve rilevare che, secondo la Commissione, la correlazione tra i prezzi non dimostra che due aeroporti fanno capo allo stesso mercato. Tuttavia, giustamente la Commissione fa valere che un siffatto elemento, associato ad altri, costituisce un elemento pertinente ai fini dell'analisi. Dalla decisione impugnata risulta che l'analisi effettuata dalla Commissione è definita come «analisi empirica» (punto 121 del preambolo). La nota a piè di pagina inserita nel punto 121 del preambolo indica anche quanto segue:

«È importante notare, in considerazione di tutte le coppie di città esaminate, che la Commissione ha tenuto conto delle prove economiche in materia di correlazione di prezzo a titolo di elementi supplementari corroboranti il suo punto di vista (...). Infatti, i movimenti dei prezzi possono essere influenzati da altri fattori che possono dar luogo ad una debole correlazione tra i prezzi».

116 Proprio in tale contesto occorre prendere in considerazione le valutazioni presentate nella decisione impugnata sulla base dei risultati dell'«analisi empirica» della correlazione dei prezzi. Perciò non è possibile addebitare alla Commissione di aver illustrato le ragioni per cui l'analisi di correlazione dei prezzi poteva dare risultati limitati, pur sottolineando che questi risultati, per quanto limitati, potevano nondimeno essere, a talune condizioni, presi in considerazione.

117 Dato quanto precede, la ricorrente non dimostra per quali motivi la Commissione sarebbe andata oltre i limiti del suo potere di valutazione delle situazioni di ordine economico (v. punti 31 e 32 supra). Le critiche formulate sul punto dalla ricorrente rimangono generali e non tengono conto dell'utilizzazione, da parte della Commissione, dei risultati dell'analisi di correlazione dei prezzi.

118 Quanto alla critica dei risultati dell'inchiesta effettuata presso i passeggeri, occorre rilevare che tale punto è oggetto anche di un'altra riflessione da parte della ricorrente e sarà esaminato in quel contesto (v. punti 202 e segg. in prosieguo). In ogni caso, dal punto 94 del preambolo risulta che la Commissione era pienamente consapevole dei limiti dell'inchiesta effettuata presso clienti dell'aeroporto di Dublino, dato che la stessa inchiesta è stata condotta essenzialmente allo scopo di verificare l'affermazione della Ryanair secondo cui, dal punto di vista del cliente, quest'ultima e l'Aer Lingus non erano tra loro concorrenti. Il gruppo di collegamenti includeva tutti gli aeroporti londinesi e un numero limitato di collegamenti per i quali le parti della concentrazione proponevano voli verso vari aeroporti prossimi alla stessa città. La Commissione ha ritenuto che, quando i passeggeri consideravano una compagnia aerea che serviva un collegamento a destinazione di un aeroporto diverso come una soluzione di ricambio, se ne poteva dedurre che i servizi di trasporto aereo dei passeggeri in questione erano idonei ad esercitare una reciproca pressione concorrenziale. A questo proposito la Commissione ha rilevato che «tali prove [era]no di natura indiretta dato che non e[ra] stato richiesto alle persone che rispondevano al questionario (...) di indicare esplicitamente se esse si prefiggessero di prendere un volo a destinazione di un aeroporto diverso». Al punto 122 del preambolo, si fa anche riferimento a tale inchiesta in quanto «prova indiretta». Alla nota a piè di pagina n. 91 della decisione impugnata, la Commissione ha rilevato anche che l'inchiesta presso clienti riguardava solo un sottoinsieme dei collegamenti sui quali le parti della concentrazione servono aeroporti diversi e che, conseguentemente, tale inchiesta aveva «valenza informativa» solo per i collegamenti in parola. Proprio in tale contesto è necessario tener conto delle valutazioni presentate nella decisione impugnata sulla base dei risultati dell'inchiesta presso clienti. Non si può pertanto censurare la Commissione per aver illustrato le ragioni per cui l'inchiesta presso i clienti presentava taluni limiti, pur indicando che i suoi risultati offrivano, malgrado tutto, un certo valore per i collegamenti interessati.

119 Dati gli elementi che precedono la ricorrente non dimostra per quale motivo la Commissione sarebbe andata oltre i limiti del suo potere di valutazione delle situazioni di ordine economico. Le critiche formulate in proposito dalla ricorrente rimangono generali e non permettono di comprendere, nell'ambito dell'argomentazione in parola,

sotto quale profilo l'ideazione dei quesiti e le tecniche di campionatura utilizzate sarebbero state «gravemente carenti».

3. Sul vantaggio concorrenziale conferito dall'esistenza di una base all'aeroporto di Dublino

a) Argomenti delle parti

¹²⁰ La ricorrente nega che il fatto che l'Aer Lingus ed essa stessa abbiano basi all'aeroporto di Dublino permetta di considerarle come concorrenti ravvicinati. Il luogo ove l'aereo ha la sua base sarebbe del tutto indifferente per i passeggeri ed avrebbe relativamente poca importanza per le compagnie aeree. Una compagnia aerea che dispone di una base all'altro estremo di un collegamento potrebbe essere un concorrente credibile della Ryanair. Infatti la bmi, che dispone di una base all'aeroporto di Heathrow e di un aereo parcheggiato per la notte in quello di Dublino, costituirebbe un concorrente immediato dell'Aer Lingus più di quanto non lo sia la Ryanair per il collegamento Dublino-Londra (Heathrow), poiché la Ryanair non serve quest'aeroporto.

¹²¹ La Commissione contesta tale argomento facendo valere che le compagnie aeree si lanciano normalmente nell'esercizio di un collegamento solo se quest'ultimo ha una base.

b) Giudizio del Tribunale

- ¹²² La Commissione ha illustrato nei punti 380-399 del preambolo le ragioni per cui avere una base importante all'aeroporto di Dublino corroborava la valutazione secondo la quale le due compagnie sono «concorrenti immediati». Ai sensi della decisione impugnata, una base siffatta (denominata anche «aeroporto di immatricolazione») permette di realizzare ampie economie di scala e conferisce una maggiore flessibilità di adattamento alle fluttuazioni della domanda, con vantaggi che sono proporzionali alla dimensione della base. La Commissione ha rilevato che la maggior parte dei vettori si servivano di basi (punti 393 e 394 del preambolo) e ha disatteso le osservazioni presentate dalla Ryanair in occasione del procedimento amministrativo secondo le quali, da un lato, occorrerebbe considerare i concorrenti che parcheggiano i loro aerei di notte all'aeroporto di Dublino altrettanto immediati, rispetto ad essa, dell'Aer Lingus e, dall'altro, poco importerebbe che la base sia situata in Irlanda o all'altro estremo del collegamento (punto 7.3.4 della decisione impugnata).
- ¹²³ Occorre rilevare al riguardo che gli argomenti presentati dalla Ryanair nell'ambito del presente ricorso si limitano a riprendere le osservazioni da essa formulate in occasione del procedimento amministrativo, senza rimettere per questo in questione la fondatezza delle valutazioni motivate della Commissione nella decisione impugnata, al fine di disattenderle.
- ¹²⁴ Emerge infatti dall'analisi esposta nella decisione impugnata che sono rari i vettori che operano collegamenti senza utilizzare un aeroporto di immatricolazione, il quale conferisce un vantaggio economico. Il fatto che tanto la Ryanair quanto l'Aer Lingus dispongano di una base importante all'aeroporto di Dublino doveva quindi essere preso in considerazione dato che permette segnatamente alle compagnie in parola di fruire di vantaggi simili (punti 7.3.4.1 e 7.3.4.2 della decisione impugnata). Per i motivi indicati nella decisione impugnata, tale situazione non è comparabile a quella dei concorrenti che parcheggiano i loro aerei di notte all'aeroporto di Dublino, in particolare

tenuto conto delle differenze significative in termini di ampi vantaggi di scala offerti da una base (punto 7.3.4.3 della decisione impugnata), né a quella dei concorrenti che dispongono di una base nell'aeroporto di destinazione, per effetto delle particolarità dell'aeroporto di Dublino (punto 7.3.4.4 della decisione impugnata).

125 Su quest'ultimo punto l'argomentazione della ricorrente non può essere sufficiente per rimettere in questione l'analisi presentata ai punti 404-407 del preambolo, in esito alla quale la Commissione ha considerato che l'accresciuta flessibilità offerta dalla base di Dublino conferiva uno specifico vantaggio alle parti della concentrazione. Gli elementi presi in considerazione al riguardo sono i seguenti:

- per dodici collegamenti per i quali i servizi delle parti della concentrazione si sovrappongono senza pervenire ad un monopolio, i concorrenti che restano non assicurano necessariamente il loro collegamento a partire da una base (punto 405 del preambolo), il che permette di considerare che i concorrenti in parola esercitano sulla Ryanair una pressione concorrenziale minore di quella esercitata dall'Aer Lingus;

- talune economie sono più significative all'aeroporto di Dublino che altrove in conseguenza dell'asimmetria dell'origine del traffico per numerosi collegamenti ove i servizi si sovrappongono (per almeno 15 dei 35 collegamenti, la maggioranza dei clienti viene dall'Irlanda) (punto 406 del preambolo), il che permette di

chiarire per quali aspetti una base all'aeroporto di Dublino implica un vantaggio più importante di una base situata all'altro estremo del collegamento;

- i vettori che dispongono di una base all'aeroporto di destinazione assicurano normalmente un unico collegamento a destinazione di Dublino, il che riduce il grado di impegno rispetto a collegamenti in partenza da o per Dublino (punto 407 del preambolo). Orbene, per essere il più redditizio possibile e assicurare un massimo di turni di servizio nella giornata, l'apparecchio, la manutenzione e gli equipaggi devono trovarsi all'aeroporto di Dublino, da dove parte la maggior parte dei clienti, piuttosto che all'altro estremo del collegamento;

- i vettori che dispongono di una base all'aeroporto di destinazione hanno registrato risultati mediocri con una debole quota di mercato. Per almeno 9 dei 35 collegamenti i cui servizi si sovrappongono, un vettore concorrente ha rinunciato al collegamento, essendo incapace di competere con l'Aer Lingus e la Ryanair (punto 408 del preambolo). L'esame del passato permette di stimare quanto potrebbe verificarsi in futuro.

¹²⁶ Nessuno degli argomenti addotti dalla ricorrente, nella sua critica della decisione impugnata sul punto, permette di rimettere in questione la conclusione citata e gli elementi fatti valere a suo sostegno. Non è dimostrato che la Commissione sia incorsa in errore quando ha valutato il vantaggio concorrenziale conferito alle parti della concentrazione dalla base di Dublino.

127 Conseguentemente la Commissione ha illustrato sufficientemente in diritto nella decisione impugnata per quale motivo il fatto di avere una base importante all'aeroporto di Dublino rappresentava un apprezzabile vantaggio quanto ai collegamenti a destinazione di ed in partenza da Dublino ed ai clienti per lo più irlandesi interessati dai medesimi.

4. *Sugli «elementi di prova non tecnici»*

a) Argomenti delle parti

128 Per una ristretta categoria di passeggeri, la ricorrente riconosce di far concorrenza all'Aer Lingus, così come a vettori in rete quali l'Air France, la Lufthansa e la British Airways. Gli «elementi di prova non tecnici» avanzati dalla Commissione nel contro-ricorso sarebbero quindi solo il riflesso di tale concorrenza. Infatti i sistemi di gestione del rendimento ed il controllo sulle tariffe corrisponderebbero alle pratiche abituali del settore, talché ciò non proverebbe che la Ryanair e l'Aer Lingus esercitino «significativi vincoli concorrenziali reciproci». Il controllo riguarderebbe tutte le tariffe e non solo quelle dell'Aer Lingus. Ciò permetterebbe alla Ryanair di reagire ai «rari casi in cui l'Aer Lingus o altre compagnie aeree propongono tariffe promozionali meno elevate». Inoltre, anche se la somiglianza tra i sistemi di gestione del rendimento implicasse che sussisteva un'intensa concorrenza tra la Ryanair e l'Aer Lingus, ciò sarebbe corroborato dai risultati econometrici della Commissione, il che non avverrebbe. Peraltro la ricorrente, anche se non nega di aggiustare occasionalmente le sue tariffe in risposta ad una promozione specifica o di lanciare occasionalmente campagne di pubblicità comparativa, rileva però che siffatte attività promozionali riguardano tanto

l'Aer Lingus che gli altri vettori nazionali. Tali esempi non rientrerebbero tuttavia nella categoria degli «elementi di prova esatti, affidabili e coerenti» che la Commissione sarebbe tenuta a produrre. Se l'Aer Lingus esercitasse una qualsivoglia pressione concorrenziale sulla Ryanair, gli elementi di prova dovrebbero dimostrare che la Ryanair propone sistematicamente tariffe più basse allorché l'Aer Lingus opera su un collegamento. Orbene una siffatta ipotesi sarebbe contraddetta dagli elementi di prova econometrici presentati dalla Ryanair. Infine la Commissione non potrebbe fondarsi sui documenti interni della Ryanair, che avrebbero solo «carattere anedddotico». Gli estratti prodotti dalla Commissione non proverebbero che la Ryanair e l'Aer Lingus esercitino «significativi vincoli concorrenziali reciproci». In taluni casi le discussioni alle quali i suddetti estratti fanno riferimento non concernerebbero esclusivamente l'Aer Lingus, ma la situazione generale di un dato collegamento. Pertanto la Commissione non potrebbe avvalersi dei documenti in questione al fine di lasciar intendere che le due compagnie aeree intrattengono uno stretto rapporto concorrenziale e considerare che i vettori nazionali citati negli stessi documenti non fanno concorrenza alla Ryanair.

¹²⁹ La Commissione fa valere che il fatto che la Ryanair e l'Aer Lingus siano le sole imprese presenti su 22 collegamenti ove i loro servizi si sovrappongono e che esse detengano insieme quote di mercato molto importanti su altri 13 collegamenti ha come logica conseguenza che tali due imprese esercitano vincoli concorrenziali reciproci. Ciò sarebbe dimostrato dal fatto che la Ryanair e l'Aer Lingus applicherebbero sistemi di gestione del rendimento simili, dal fatto che controllerebbero regolarmente il comportamento concorrenziale dei loro principali concorrenti, adottando in conseguenza le loro tariffe, nonché dal fatto che farebbero regolarmente apparire annunci pubblicitari in cui raffrontano i loro servizi e le loro tariffe. Inoltre i documenti interni della Ryanair conterrebbero prove evidenti dell'esistenza di una concorrenza con l'Aer Lingus. L'affermazione della Ryanair secondo cui, per effetto del suo modello a bassi costi, i suoi concorrenti non inciderebbero in maniera tangibile sul suo comportamento concorrenziale sarebbe pertanto destituita di fondamento.

b) Giudizio del Tribunale

¹³⁰ Al fine di consolidare la conclusione secondo cui la Ryanair e l'Aer Lingus sono in concorrenza su taluni collegamenti ove i loro servizi si sovrappongono (punto 7.4 della decisione impugnata), la Commissione ricorda l'esistenza di numerosi elementi di prova che sono illustrati nella decisione impugnata e che non sono stati criticati dalla ricorrente nel ricorso. Tali elementi vertono sui seguenti aspetti:

- l'utilizzazione, «come numerosi altri vettori», di sistemi di gestione del rendimento simili: sistema di controllo dello stato delle prenotazioni per ciascun volo e sistema di gestione dei ricavi (punti 438-443 del preambolo);
- l'utilizzazione dello stesso software di raffronto dei prezzi (QL2) che consente alle medesime un controllo sul comportamento concorrenziale di concorrenti ed un adattamento all'evoluzione dell'offerta (punti 444 e 445 del preambolo);
- il reciproco controllo da parte della Ryanair e dell'Aer Lingus delle loro rispettive promozioni e campagne pubblicitarie e le reciproche reazioni alle promozioni dell'una e dell'altra (punti 448 e 449 del preambolo);
- i riferimenti fatti all'Aer Lingus nell'ambito dei consigli di amministrazione della Ryanair quanto all'evoluzione delle quote di mercato ed alla relazione di concorrenza (nota a piè di pagina n. 471, inserita nel punto 446 della decisione impugnata, e nota a piè di pagina n. 474, inserita nel punto 448 del preambolo della suddetta decisione).

- 131 Sulla base di tali elementi probatori, la Commissione ha effettuato le seguenti constatazioni: le tariffe dell'Aer Lingus e della Ryanair sono direttamente influenzate dalle tariffe del loro principale concorrente, dato che l'Aer Lingus e la Ryanair tengono conto ciascuna dei prezzi dell'altra quando fissano le loro tariffe per un collegamento (punti 7.4.1 e 7.4.1.2 della decisione impugnata) e dato che le parti della concentrazione reagiscono ciascuna alle promozioni ed alle campagne pubblicitarie dell'altra (punto 7.4.2 della decisione impugnata).
- 132 La ricorrente non contesta la realtà degli «elementi di prova non tecnici» citati dalla Commissione nella decisione impugnata. Essa sostiene tuttavia, in sostanza, che questi elementi probatori non sono sufficientemente provanti al fine di essere presi in considerazione e che in ogni caso occorre trarre conclusioni a partire soltanto dagli «elementi di prova tecnici», risultanti dalle diverse analisi econometriche effettuate in occasione del procedimento amministrativo. Essa fa valere anche che, in ogni caso, gli «elementi di prova non tecnici» non permettono di accertare l'esistenza di «significativi vincoli concorrenziali reciproci» tra le parti della concentrazione.
- 133 In proposito occorre considerare, anzitutto che la Commissione poteva avvalersi dell'esistenza di sistemi di gestione del rendimento simili, del controllo del comportamento concorrenziale dei concorrenti, delle reazioni di una delle parti della concentrazione alle promozioni effettuate dall'altra o degli effetti del comportamento concorrenziale dell'Aer Lingus attestati dai documenti interni della Ryanair. Tali elementi potevano perfettamente essere presi in considerazione dalla Commissione nel contesto del fascio di indizi da essa utilizzato per valutare la situazione della concorrenza.
- 134 Il fatto che taluni degli «elementi di prova non tecnici» riguardano tanto il rapporto concorrenziale tra la Ryanair e l'Aer Lingus quanto quello esistente tra la Ryanair e tutti gli altri vettori aerei è irrilevante, giacché, ad essere esaminato dalla Commissione

in tale fase dell'analisi, è proprio il rapporto concorrenziale tra la Ryanair e l'Aer Lingus, parti della concentrazione, per i collegamenti ove sono entrambe presenti.

¹³⁵ Inoltre la Commissione non si è fondata sui citati elementi di prova per accertare l'esistenza di «significativi vincoli concorrenziali reciproci», ma per accertare che le parti della concentrazione si fanno attualmente concorrenza (titolo del punto 7.4 della decisione impugnata; v. anche punto 131 supra). Non è quindi necessario cercare di verificare se gli elementi probatori di cui trattasi possano essere criticati per il fatto che non permetterebbero di corroborare una conclusione che non si fonda sulla decisione impugnata.

¹³⁶ Non si può peraltro accogliere l'asserzione della ricorrente secondo cui gli «elementi di prova non tecnici» non possono essere presi in considerazione se non corroborati da «elementi di prova tecnici». Non occorre infatti stabilire una gerarchia siffatta. Spetta alla Commissione valutare globalmente il risultato del fascio di indizi utilizzato per misurare la situazione della concorrenza. È possibile al riguardo che taluni elementi siano privilegiati ed altri disattesi. Siffatto esame e la motivazione che esso implica sono oggetto di un controllo di legittimità esercitato dal Tribunale sulle decisioni della Commissione in materia di concentrazioni. In tale contesto, quindi, occorre esaminare gli argomenti della ricorrente riguardanti le conclusioni che la Commissione avrebbe dovuto trarre in base alle diverse analisi econometriche effettuate in occasione del procedimento amministrativo e l'incidenza che le conclusioni stesse avrebbero dovuto esplicare sulla valutazione della situazione della concorrenza (v. punto 181 infra).

¹³⁷ Conseguentemente, tenuto conto in particolare del fatto che le osservazioni della ricorrente si mantengono sulle generali, poiché quest'ultima si limita ad indicare che gli elementi di prova su cui si è fondata la Commissione valgono tanto per l'Aer Lingus quanto per tutti gli altri concorrenti senza tener conto delle constatazioni effettuate dalla Commissione secondo cui, per i collegamenti esaminati nell'ambito della valutazione degli effetti dell'operazione sulla concorrenza, l'Aer Lingus è il concorrente

immediato della Ryanair, si deve considerare che la ricorrente non perviene a rimettere in questione la fondatezza delle constatazioni effettuate dalla Commissione nella decisione impugnata.

- ¹³⁸ Gli elementi probatori in parola, segnatamente gli estratti delle discussioni relative all'Aer Lingus condotte nell'ambito dei consigli di amministrazione della Ryanair inclusi nel fascicolo, sono particolarmente importanti in quanto pervengono a confortare le constatazioni fatte nella fase dell'analisi delle quote di mercato e del grado di concentrazione ed in quanto precedono l'analisi dei dati econometrici. Essi sono presi in considerazione nell'ambito del fascio di indizi utilizzato dalla Commissione per esaminare gli effetti dell'operazione sulla concorrenza.

5. *Sull'analisi econometrica della Commissione*

a) Argomenti delle parti

- ¹³⁹ La ricorrente sottolinea che l'analisi econometrica permette di «evitare dibattiti speculativi» sull'importanza delle differenze relative al livello dei prezzi, ai costi di esercizio, al livello delle prestazioni ed alla localizzazione della base nella valutazione della concorrenza. Vari errori inficerebbero l'analisi econometrica effettuata dalla Commissione secondo il metodo cosiddetto degli «effetti fissi» (o «su dati di panel»). La Commissione non perverrebbe a fornire prove dell'impatto dell'Aer Lingus sui prezzi della Ryanair. Ciò sarebbe conforme all'affermazione della Ryanair secondo cui la sua

politica in materia di prezzi è guidata dal suo «desiderio di estendere il suo modello a bassi prezzi» a nuovi mercati ed a nuovi collegamenti e «non è materialmente influenzata» dall'attività dei suoi concorrenti. La Commissione pretenderebbe di individuare un «rapporto sistematico» concernente le due serie distinte di modelli relativi, rispettivamente, alla «frequenza» ed alla «presenza» della Ryanair. Essa affermerebbe, da una parte, che, se la frequenza della Ryanair aumentasse dell'1%, i prezzi dell'Aer Lingus diminuirebbero dello 0,025% (cioè in maniera estremamente trascurabile) e, dall'altra, che la presenza della Ryanair su un collegamento spingerebbe l'Aer Lingus ad applicare prezzi marginalmente più bassi (cioè tra il 5 e l'8%) di quelli che applicherebbe altrimenti. Malgrado tali cifre indichino solo una limitata concorrenza, la Commissione avrebbe sopravvalutato l'impatto concorrenziale effettivo esercitato, reciprocamente, dalle due compagnie aeree.

¹⁴⁰ In primo luogo, quanto all'esserito effetto della «frequenza» sui prezzi, la presentazione effettuata dalla Commissione sarebbe «molto fallace». Benché l'impatto rilevato dalla Commissione possa essere statisticamente significativo, il suo reale significato in termini economici sarebbe trascurabile. La Commissione, pur omettendo di menzionare nella decisione impugnata uno dei propri errori inizialmente commessi, sostenerrebbe che, se la Ryanair dovesse ritirarsi completamente da tutti i collegamenti con sovrapposizione di attività e rinunciare a tutti i suoi profitti per i medesimi, ciò avrebbe quale impatto un aumento tra il 10 ed il 12% delle tariffe dell'Aer Lingus. Un risultato siffatto sarebbe «altamente improbabile», poiché la Ryanair si sarebbe impegnata a non ridurre le sue frequenze sulle rotte con sovrapposizione di attività, e deriverebbe da «un'interpretazione estremamente fallace», poiché i modelli utilizzati non sarebbero idonei a misurare gli impatti di cambiamenti così rilevanti. Inoltre la regressione della frequenza dimostrerebbe che persino cambiamenti importanti nella frequenza della Ryanair avrebbero solo un'incidenza minore sui prezzi praticati dall'Aer Lingus.

¹⁴¹ In secondo luogo, a proposito della regressione della «presenza», l'analisi econometrica della Commissione dimostrerebbe che i prezzi praticati dall'Aer Lingus sui collegamenti ove la Ryanair è presente erano inferiori dal 5 all'8% a quelli praticati per

i collegamenti da cui è assente. La Ryanair rappresenterebbe generalmente la metà della capacità di ciascuno dei collegamenti in questione. Di conseguenza, se la Ryanair eliminasse una frazione molto sostanziale della capacità, ciò si ripercuoterebbe poco sui prezzi dell'Aer Lingus. Un'incidenza così debole risultante da una presenza così importante non indicherebbe che la Ryanair esercita un vincolo concorrenziale significativo sull'Aer Lingus.

¹⁴² In terzo luogo, sul piano teorico, i modelli della Commissione sfocerebbero in un risultato che sarebbe in diretta contraddizione con i principi economici. Sarebbe quindi erroneo considerare che, mantenendo costanti altri fattori, un accrescimento della capacità comporti un aumento dei prezzi. Secondo un ben noto principio economico, un aumento delle vendite esigerebbe al contrario una diminuzione dei prezzi.

¹⁴³ In quarto luogo, le constatazioni della Commissione non resisterebbero a leggere modifiche del modo in cui gli effetti stagionali sono stati presi in considerazione nel modello utilizzato. I prezzi applicati per un collegamento potrebbero infatti variare sistematicamente a seconda del mese, tenendo conto di ipotesi non incidenti sull'importanza della concorrenza rispetto ai prezzi. Un modello empirico destinato a spiegare i prezzi dovrebbe tener conto degli effetti stagionali, anche se non esiste una maniera «corretta» di procedere. Orbene, nel caso di specie, la Commissione avrebbe supposto che ciascun mese di ciascun anno fosse diverso, ma che tutti i collegamenti fossero interessati in maniera simile nel corso di un dato mese. Così, ad esempio, in dicembre, la Commissione avrebbe supposto che i collegamenti che servono le stazioni di sport invernali conoscano un aumento della domanda simile a quello dei collegamenti per le destinazioni estive, il che sarebbe manifestamente scorretto. La relazione della RBB Economics del settembre 2007, che presenta una critica economica della decisione impugnata ed è allegata al ricorso, indicherebbe così che, se l'effetto stagionale fosse modellizzato in maniera ragionevole, ma differente, la conclusione della Commissione secondo cui la Ryanair esercita un'influenza sistematica sui prezzi dell'Aer Lingus non sarebbe più valida. Gli effetti stagionali non sarebbero stati correttamente simulati.

- ¹⁴⁴ In quinto luogo, la ricorrente fa valere che la Commissione ha applicato criteri incoerenti per accettare o respingere elementi di fatto. La ricorrente rinvia in proposito alla critica economica della RBB Economics, del settembre 2007. L'analisi econometrica condotta dalla Commissione non farebbe emergere chiaramente che la Ryanair e l'Aer Lingus reagiscono ciascuna alle promozioni proposte dall'altra. Si dovrebbe pertanto considerare che tali reazioni alle promozioni sono o troppo rare o troppo limitate per poterle considerare indizi di una significativa concorrenza tra le parti della concentrazione.
- ¹⁴⁵ La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, contesta gli argomenti della ricorrente riferendosi alla decisione impugnata.

b) Giudizio del Tribunale

- ¹⁴⁶ La ricorrente contesta l'analisi di regressione dei prezzi condotta dalla Commissione secondo il cosiddetto metodo degli «effetti fissi». A suo avviso, da tale esame non risulterebbe alcun elemento che permetta di valutare l'impatto dell'Aer Lingus sui suoi prezzi, il che confermerebbe la sua affermazione secondo cui non sarebbe influenzata dall'attività dei suoi concorrenti. Di conseguenza la Commissione avrebbe sopravvalutato l'impatto concorrenziale effettivo esercitato reciprocamente dalle compagnie aeree.
- ¹⁴⁷ La ricorrente riprende, anche su tale punto, argomenti da essa presentati in occasione del procedimento amministrativo nonché esaminati e respinti nella decisione impugnata. È necessario riferirsi in proposito al contenuto della decisione impugnata per comprendere il ruolo svolto dall'analisi di regressione dei prezzi in occasione della fase di inchiesta approfondita. Tale ruolo dev'essere valutato alla luce della

giurisprudenza relativa al potere discrezionale della Commissione in materia economica (v. punti 29 e 30 supra)

- ¹⁴⁸ La Commissione ha esposto, ai punti 450-488 del preambolo, i risultati dell'analisi di regressione dei prezzi da essa realizzata utilizzando la tecnica di regressione trasversale proposta dalla Ryanair (punto 7.4.3.1 della decisione impugnata) e quelli ottenuti ricorrendo alla tecnica di regressione ad effetti fissi da essa privilegiata (punto 7.4.3.3 della decisione impugnata). Tali risultati l'hanno portata alla conclusione che la sua analisi confermava un'interazione concorrenziale significativa tra la Ryanair e l'Aer Lingus (titolo del punto 7.4.3 della decisione impugnata).
- ¹⁴⁹ Al punto 450 del preambolo, la Commissione ha iniziato a sottolineare che essa «ritene[va] che gli elementi descritti ai punt[i] preceden[i] fornir[sero] prove sufficienti della concorrenza che si fanno l'Aer Lingus e la Ryanair». L'analisi di regressione dei prezzi è stata condotta al fine di permettere alla Commissione di verificare e valutare le osservazioni econometriche presentate dalla Ryanair e dall'Aer Lingus, nonché di stimare quale potrebbe essere il probabile impatto di ciascuna delle parti della concentrazione sulle tariffe dell'altra.
- ¹⁵⁰ Secondo il punto 452 del preambolo, tale analisi di regressione dei prezzi aveva per obiettivo di verificare:
- se la presenza di una delle parti della concentrazione su un collegamento fosse associata ad una riduzione significativa, dal punto di vista statistico ed economico, delle tariffe dell'altra;

- se le parti della concentrazione esercitassero reciprocamente un vincolo concorrenziale più forte di qualsiasi altro concorrente esistente;

- se l'esistenza di un concorrente attuale o potenziale, con una presenza significativa all'aeroporto di destinazione su un collegamento con partenza da Dublino, avesse un significativo impatto sui prezzi delle parti della concentrazione;

- se una presenza più forte di una delle parti della concentrazione (in termini di frequenza di voli) avesse un effetto sensibile sulle tariffe dell'altra.

¹⁵¹ Come risulta dalla decisione impugnata, la tecnica di regressione trasversale consiste nell'esaminare le differenze di prezzo per un certo numero di collegamenti interessati in un determinato momento (punto 453 del preambolo). Essa implica un raffronto tra i prezzi praticati su collegamenti ove la concorrenza esiste e quelli praticati su collegamenti ove non esiste. L'analisi di regressione ad effetti fissi consiste nell'esaminare le differenze di prezzo per i collegamenti interessati nel corso di un dato periodo, cioè il periodo dal gennaio 2002 al dicembre 2006 (punto 482 del preambolo). Essa implica il raffronto tra i prezzi praticati su un determinato collegamento in occasione di periodi in cui non esiste concorrenza e quelli praticati in occasione di periodi in cui si esercita una concorrenza.

¹⁵² Quanto all'analisi di regressione ad effetti fissi, la Commissione ha rilevato che una regressione fondata su un campione con effetti fissi propri di un collegamento poteva attenuare la prospettiva di omissione di variabili che caratterizza le regressioni trasversali. Essa ha ritenuto che tale metodo fosse «il più appropriato per stimare il vincolo concorrenziale esercitato dalla Ryanair sull'Aer Lingus» (punto 477 del preambolo).

- 153 Gli argomenti delle parti relativi all'analisi di regressione trasversale sono richiamati e valutati in seguito (v. punti 183 e segg. in prosieguo), mentre solo l'analisi di regressione ad effetti fissi è valutata nell'ambito delle presenti considerazioni.
- 154 Al fine di censurare l'analisi di regressione ad effetti fissi effettuata dalla Commissione, la ricorrente fa valere un certo numero di argomenti che occorre esaminare secondo l'ordine logico seguito nella decisione impugnata in cui la Commissione ha anzitutto contemplato il criterio di presenza (v. punto 482 del preambolo) prima di esaminare il criterio di frequenza (v. punto 485 del preambolo).
- 155 Circa l'effetto della «presenza» sui prezzi, la ricorrente sostiene che l'analisi effettuata dalla Commissione ha dimostrato che i prezzi praticati dall'Aer Lingus sui collegamenti ove è presente erano inferiori dal 5 all'8% a quelli praticati dall'Aer Lingus sui collegamenti in cui è assente. Orbene, poiché la Ryanair rappresenterebbe generalmente la metà della capacità di ciascuno dei collegamenti interessati, se la Ryanair eliminasse una frazione molto sostanziale della capacità, i prezzi dell'Aer Lingus ne risentirebbero ben poco. Un'incidenza così debole risultante da una presenza così importante non indicherebbe che la Ryanair esercita un vincolo concorrenziale significativo sull'Aer Lingus. Inoltre la Commissione non sarebbe riuscita a fornire alcuna prova dell'impatto dell'Aer Lingus sui prezzi della Ryanair (v. punti 139 e 141 supra).
- 156 In primo luogo, la Commissione ha considerato che la regressione ad effetti fissi non forniva stime affidabili sul possibile impatto della presenza dell'Aer Lingus sui prezzi della Ryanair. Essa ha rilevato in proposito che esisteva un numero insufficiente di esempi di ingressi o di ritiri dell'Aer Lingus per un collegamento ove la Ryanair era già presente (v. punto 486 del preambolo). Quest'ultimo punto non è contestato dalla ricorrente.

157 Si deve quindi rilevare che la Commissione ha riconosciuto nella decisione impugnata che non era in grado di fornire alcuna prova econometrica dell'impatto dell'Aer Lingus sui prezzi della Ryanair e che ciò si spiegava per la ragione succitata. La Commissione ha però avuto cura di rilevare che «ciò non conferma[va] né infirma[va] l'ipotesi secondo cui l'Aer Lingus esercita un vincolo concorrenziale sui prezzi della Ryanair». La Commissione ha corroborato tale affermazione precisando che «le prove presentate [al punto 7.4.2 della decisione impugnata] prova[va]no chiaramente che tanto la Ryanair quanto l'Aer Lingus controllano in maniera permanente il loro rispettivo coefficiente di riempimento nonché i prezzi dell'una e dell'altra ed aggiustano i loro prezzi in conseguenza» (punto 486 del preambolo e nota a piè di pagina n. 487, in cui si fa riferimento al punto 7.4.2 della decisione impugnata, relativo al fatto che ciascuna delle parti della concentrazione reagisce alle promozioni ed alle campagne pubblicitarie dell'altra).

158 In proposito la ricorrente si limita pertanto a riprendere un punto illustrato nella decisione impugnata senza che tuttavia sia possibile inferirne che non sussiste alcun vincolo concorrenziale tra le parti della concentrazione. L'assenza di dati sufficienti relativi agli ingressi o ai ritiri dell'Aer Lingus riguardo ad un collegamento in cui la Ryanair è già presente si spiega per una ragione oggettiva non contestata dalla ricorrente e non è sufficiente per addurre che il vincolo concorrenziale tra le parti della concentrazione, risultante da altri elementi di prova esposti nella decisione impugnata, è stato sopravvalutato dalla Commissione.

159 In secondo luogo, la Commissione ha indicato nella decisione impugnata che, poiché esistono numerosi esempi di ingresso o di ritiro della Ryanair relativi a collegamenti in cui era già presente l'Aer Lingus, l'analisi di regressione ad effetti fissi era perfettamente appropriata per valutare se la presenza della Ryanair si «associ in maniera negativa» ai prezzi dell'Aer Lingus (punto 483 del preambolo). Neppure tale punto è contestato dalla ricorrente.

- 160 L'analisi di regressione ad effetti fissi ha segnatamente permesso di confermare l'ipotesi in base alla quale, «secondo il criterio, la presenza della Ryanair dipende dal fatto che l'Aer Lingus pratica prezzi inferiori del 7-8% quando si tratta di coppie di città che riflettono la definizione del mercato accolta dalla Commissione e di circa il 5% inferiori trattandosi di coppie di aeroporti». Secondo la Commissione tale effetto è economicamente e statisticamente significativo in tutte le regressioni verificate (punto 485 del preambolo), mentre la ricorrente fa valere che ciò indicherebbe solo una limitata concorrenza.
- 161 La ricorrente non critica dunque questi risultati in quanto tali, ma soltanto il loro significato. Orbene, le affermazioni della ricorrente sul punto non permettono di comprendere per quale motivo l'effetto della sua presenza sulle tariffe dell'Aer Lingus non potrebbe essere ritenuto economicamente e statisticamente significativo, come fa valere la Commissione.
- 162 Al riguardo occorre rilevare che un'incidenza sui prezzi tra il 7 e 8% appare di primo acchito significativa. Tale effetto rischia peraltro di essere sottostimato, dal momento che si tratta di una media che per l'appunto non prende in considerazione i collegamenti ove la concentrazione sfocerebbe nella creazione di un monopolio. Parimenti, come è stato rilevato al punto 488 del preambolo, il raffronto effettuato dalla Commissione non prende in considerazione l'influenza sulle tariffe dell'Aer Lingus della presenza della Ryanair in quanto concorrente potenziale su rotte in partenza da Dublino (punto 7.6 della decisione impugnata). Per tali rotte è effettivamente probabile che l'Aer Lingus fissi prezzi inferiori a quanto chiederebbe se la Ryanair non disponesse di una base all'aeroporto di Dublino. La ricorrente non può dunque limitarsi a contestare il significato attribuito all'effetto constatato per il motivo che esso non sarebbe a suo avviso abbastanza significativo sul piano economico.
- 163 D'altra parte, non bisogna perdere di vista il ruolo conferito all'analisi di regressione ad effetti fissi nell'ambito della valutazione della situazione di concorrenza. La Commissione ha così indicato nella decisione impugnata che tale analisi confermava e completava le conclusioni desunte a partire dalle prove qualitative secondo cui la

Ryanair e l'Aer Lingus sono concorrenti immediati. Essa ha rilevato che i suddetti risultati erano conformi anche all'opinione della maggioranza delle persone interrogate in occasione dell'inchiesta condotta presso la clientela da cui risulta che le parti della concentrazione sono i «concorrenti immediati» quando altre compagnie sono attive sul collegamento. Essa ha concluso in merito che «[l]e regressioni ad effetti fissi apporta[va]no di conseguenza prove chiare e corroboranti nel senso che i prezzi dell'Aer Lingus subiscono attualmente il vincolo concorrenziale della Ryanair» (punti 489 e 490 del preambolo). È in tale contesto che occorre valutare il ruolo conferito all'analisi di regressione ad effetti fissi. Ne risulta che nella decisione impugnata, piuttosto che l'intensità della concorrenza tra la Ryanair e l'Aer Lingus, ad essere posto in rilievo è il fatto che queste due compagnie sono i «concorrenti immediati» e che sussiste un vincolo concorrenziale esercitato dalla Ryanair sull'Aer Lingus. I risultati ottenuti dalla Commissione, tenendo conto del criterio della presenza, permettono di corroborare questi due ultimi giudizi.

¹⁶⁴ Conseguentemente la ricorrente non dimostra in che modo la Commissione avrebbe oltrepassato i limiti del potere di valutazione delle situazioni di ordine economico riconosciute dalla giurisprudenza.

¹⁶⁵ Quanto all'effetto della «frequenza» sui prezzi, la ricorrente fa valere che la presentazione fatta nella decisione impugnata è «molto fallace», in quanto, anche se l'impatto rilevato dalla Commissione fosse statisticamente significativo, il suo significato economico sarebbe trascurabile. La Commissione avrebbe del pari omesso di menzionare nella decisione impugnata un errore inizialmente commesso in occasione del procedimento amministrativo e sarebbe arrivata ad un risultato «altamente improbabile». Peraltro, la regressione della frequenza dimostrerebbe che persino cambiamenti importanti nella frequenza della Ryanair avrebbero solo un'incidenza minore sui prezzi praticati dall'Aer Lingus (v. punto 140 supra).

- 166 Si deve rilevare sul punto che un criterio diverso dal criterio iniziale della presenza, esaminato supra, è stato utilizzato dalla Commissione nell'analisi di regressione ad effetti fissi. Trattasi del criterio della frequenza, il quale ha per obiettivo di verificare se il numero delle frequenze di una delle parti della concentrazione su un dato collegamento si traduce in una diminuzione delle tariffe praticate dall'altra (punto 482 del preambolo). La Commissione ha espressamente indicato nella decisione impugnata che l'effetto generato dalle regressioni fondate sulla frequenza permetteva di rafforzare l'affidabilità dei risultati ottenuti attraverso l'applicazione del criterio della presenza (punto 485, quarto comma, del preambolo). A suo avviso l'effetto sui prezzi indicato dal criterio della frequenza fornisce pertanto un elemento complementare che permette di controllare la «robustezza» di quello ottenuto ricorrendo al criterio della presenza.
- 167 In proposito la Commissione è pervenuta alla conclusione che misurare il grado della presenza della Ryanair tenendo conto della frequenza dei voli sul collegamento, utilizzata come variabile di sostituzione, permetteva di confermare che la Ryanair esercitava un vincolo concorrenziale sull'Aer Lingus. Nella decisione impugnata la Commissione ha rilevato anche che, «[s]econdo il criterio, l'effetto, in termini di prezzo della concentrazione, generato dalle regressioni fondate sulla frequenza ammontava a circa il 5-6% (in media per tutti i collegamenti) o al 10-12% (se si considerano soltanto i collegamenti per cui i servizi si sovrappongono)» (punto 485, quarto comma, del preambolo).
- 168 L'analisi della Commissione in parola non può essere rimessa in questione dall'affermazione della ricorrente secondo cui la sua presentazione è «molto fallace» ed il suo risultato «altamente improbabile». Per asserire tale carattere «altamente improbabile», la ricorrente fa valere che si è impegnata a non ridurre le sue frequenze sui collegamenti con sovrapposizione di attività in seguito alla realizzazione della concentrazione. Orbene, tale impegno, valevole per il futuro, non rimette in questione i risultati dell'analisi econometrica realizzata dalla Commissione a partire da dati relativi al periodo dal gennaio 2002 al dicembre 2006. A tale stadio dell'analisi, la Commissione si è limitata a presentare i diversi elementi presi in considerazione nel fascio di indizi

utilizzato per arrivare alla conclusione che le parti si fanno attualmente concorrenza (punto 7.4 della decisione impugnata).

¹⁶⁹ Al fine di asserire la natura «molto fallace» della presentazione, la ricorrente sostiene che i modelli utilizzati non sono idonei a misurare gli impatti di cambiamenti così importanti. Secondo la ricorrente la Commissione presenta un'«interpretazione alternativa e fallace» della regressione della frequenza tentando di calcolare l'aumento di prezzo atteso qualora essa scomparisse da tutti i collegamenti serviti dall'Aer Lingus. Essa si riferisce in proposito al punto 290 dell'allegato IV della decisione impugnata. Tuttavia è necessario constatare che la Commissione ha descritto nel suddetto allegato le ragioni per cui essa ha utilizzato l'ipotesi criticata dalla ricorrente. Si trattava, nel caso di specie, di riprendere per analogia il metodo utilizzato dagli esperti economici coinvolti nel caso *FTC v. Staples/Office Depot* negli Stati Uniti (v. punti 288-290 dell'allegato IV della decisione impugnata ed i riferimenti operati alle pubblicazioni nella nota a piè di pagina n. 87 del suddetto allegato). La ricorrente non può dunque contentarsi di affermare che tale ipotesi costituisce un'«interpretazione alternativa e fallace» della regressione della frequenza senza pronunciarsi sulle ragioni avanzate dalla Commissione al fine di utilizzare la suddetta ipotesi nell'ambito della presente causa. Occorre anche tener conto del ruolo accessorio conferito dalla Commissione all'analisi dell'effetto della frequenza sui prezzi, invocato solo per confermare che la Ryanair esercita un vincolo concorrenziale sull'Aer Lingus e per rafforzare l'affidabilità dei risultati desunti dal ricorso al criterio della presenza (v. punti 166 e 167 supra). Tali risultati, che derivino dal ricorso sia al criterio della presenza sia a quello della frequenza, hanno comunque soltanto un ruolo limitato nell'ambito della valutazione della situazione della concorrenza (v. punto 163 supra).

¹⁷⁰ Di conseguenza la ricorrente non dimostra in che modo la Commissione avrebbe oltrepassato i limiti del potere di valutazione delle situazioni di ordine economico riconosciute dalla giurisprudenza.

171 Quanto alla censura relativa all'errore inizialmente commesso dalla Commissione, si deve rilevare che quest'ultimo risulta dal punto 64 dell'allegato IV della comunicazione degli addebiti in occasione del procedimento amministrativo in cui la Commissione ha dichiarato quanto segue:

«(...) Tale approccio ci permette (...) di interpretare il coefficiente della variabile della frequenza in quanto elasticità dei prezzi in rapporto al numero di frequenze mensili che un rivale propone sul collegamento in questione. Così, se il coefficiente è di 0,02, ad esempio, ciò significa che un rafforzamento dell'1% delle frequenze mensili di un concorrente dà luogo ad un aumento delle tariffe pari al 2%».

172 Nella seconda frase, la Commissione avrebbe dovuto scrivere «se il coefficiente è pari a 2». Ciò non toglie che questo errore sia di lieve entità. Esso concerne un esempio ipotetico utilizzato per illustrare il funzionamento di un coefficiente riguardo all'applicazione del criterio della frequenza. Tale errore non ha alcun nesso con l'interpretazione dei risultati effettivi fornita dalla Commissione. Del resto esso non è stato dissimulato, ma espressamente richiamato nella decisione impugnata (punti 285 e 286 dell'allegato IV della decisione impugnata). Inoltre l'errore in questione non si riferisce al criterio della presenza, considerato più pertinente (v. punto 166 supra).

173 Non si può quindi addebitare alla Commissione di aver presentato, nella decisione impugnata, un'analisi viziata per effetto di un errore minore, che è molto simile ad un errore di penna, commesso in una fase precedente.

174 Quanto all'argomento secondo cui i modelli della Commissione sarebbero in contraddizione con la teoria economica, dal momento che sfocerebbero nel risultato paradossale che un accrescimento della capacità implica un aumento dei prezzi (v. punto 142 supra), si deve rilevare, come fa la Commissione, che, poiché la capacità

nel settore del trasporto aereo di passeggeri è stabilita prima dei prezzi, i criteri econometrici utilizzati traducono il nesso tra le tariffe e la domanda prevista nel momento in cui la capacità è stabilita (e non la domanda reale). L'argomento della ricorrente non tiene conto, dunque, delle caratteristiche proprie del settore interessato in cui le decisioni relative alla capacità presentano determinate particolarità.

¹⁷⁵ Nel contesto dell'argomento desunto dal fatto che le constatazioni della Commissione non resisterebbero a leggere modifiche delle ipotesi soggiacenti al modello, la ricorrente rileva che la Commissione avrebbe supposto che ciascun mese di ciascun anno fosse diverso, ma che tutti i collegamenti fossero interessati in modo simile nel corso di un determinato mese. Orbene, ad avviso della ricorrente, se l'effetto stagionale fosse modellizzato in maniera ragionevole, ma differente, la conclusione della Commissione secondo cui la Ryanair esercita un'influenza sistematica sui prezzi dell'Aer Lingus non sarebbe più valida (v., punto 143 supra).

¹⁷⁶ Si deve notare sul punto che l'analisi di regressione ad effetti fissi effettuata dalla Commissione consiste nel ricercare le differenze sui diversi collegamenti che influenzano i prezzi e non variano nel tempo. La Commissione ha descritto nell'allegato IV della decisione impugnata le ragioni per cui essa considerava che i risultati ottenuti resistevano all'introduzione di altre variabili di controllo relative a fattori di domanda e di offerta che possono variare nel tempo ed a seconda del collegamento. Essa ha indicato che il ricorso ad effetti fissi nel tempo permetteva di controllare in maniera soddisfacente il carattere stagionale e gli shock esogeni per qualsiasi mese. Tali risultati resisterebbero persino all'utilizzazione dei modelli di sostituzione per la presa in considerazione del carattere stagionale, proposti dalla Ryanair in occasione del procedimento amministrativo (punti 255-267 dell'allegato IV della decisione impugnata).

- 177 La ricorrente si limita pertanto a sostenere che una diversa considerazione degli effetti stagionali potrebbe modificare i risultati ottenuti. Tuttavia, nell'allegato della decisione impugnata, si fa riferimento a tale approccio e la ricorrente non illustra le ragioni per cui sarebbero erranee le osservazioni formulate in proposito dalla Commissione.
- 178 Di conseguenza la ricorrente non dimostra in che modo la Commissione avrebbe oltrepassato i limiti del potere di valutazione delle situazioni di ordine economico conferitole dalla giurisprudenza.
- 179 In risposta all'argomento desunto dall'utilizzazione di criteri incoerenti per accettare o respingere elementi di fatto (v. punto 144 supra), occorre notare che la Commissione ha proceduto nella decisione impugnata e nell'allegato IV di quest'ultima ad un esame dettagliato di tutti i dati econometrici forniti dalle parti nonché delle osservazioni che esse hanno potuto presentare sui propri dati. La Commissione ha segnatamente effettuato altri test ed ampliamenti delle regressioni di base figuranti nella comunicazione degli addebiti per rispondere alle suddette osservazioni (v. punto 7.3 dell'allegato IV della decisione impugnata, che è consacrato a tali osservazioni).
- 180 Alla luce di tale esame e tenuto conto del fatto che, nel contesto delle sue osservazioni al riguardo, la ricorrente si limita a riprendere le censure presentate peraltro sui diversi aspetti dell'analisi di regressione ad effetti fissi effettuata dalla Commissione, si deve considerare che la ricorrente non dimostra in che modo la Commissione avrebbe oltrepassato i limiti del potere di valutazione delle situazioni di ordine economico conferitole dalla giurisprudenza.

¹⁸¹ Circa l'asserzione secondo cui l'analisi econometrica condotta dalla Commissione non farebbe emergere con chiarezza che la Ryanair e l'Aer Lingus reagiscono ognuna alle promozioni proposte dall'altra, è necessario rilevare che non era questo l'oggetto dell'analisi in parola (v. punto 150 supra). La Commissione non si è fondata, nella parte della decisione impugnata relativa all'esame delle promozioni e delle campagne pubblicitarie, sull'analisi di regressione ad effetti fissi, ma sull'analisi della strategia pubblicitaria dell'Aer Lingus e della Ryanair (v. punto 7.4.2 della decisione impugnata nonché i numerosi riferimenti nelle note a piè di pagina nn. 474-477 ai comunicati stampa, ai documenti interni della Ryanair ed alla risposta dell'Aer Lingus ad un questionario della Commissione). Pertanto le conclusioni tratte dalla Commissione in tale parte non possono essere rimesse in questione, in quanto tali, dai risultati di un'analisi econometrica il cui oggetto non era quello di esaminare la questione in parola.

¹⁸² Risulta quindi dall'esame del contenuto della decisione impugnata e del suo allegato IV che nessuno degli argomenti avanzati dalla ricorrente è idoneo a rimettere in questione la fondatezza delle conclusioni alle quali è giunta la Commissione, che si tratti del metodo utilizzato, dei risultati ottenuti o dell'uso che ne è fatto nella decisione impugnata, al fine di valutare gli effetti della concentrazione sulla concorrenza.

¹⁸³ Si deve ricordare in proposito che, in ogni caso, i risultati dell'analisi di regressione effettuata dalla Commissione sono stati utilizzati solo per confermare e completare le conclusioni desunte da prove qualitative secondo cui la Ryanair e l'Aer Lingus sono concorrenti immediati.

6. *Sulle analisi econometriche presentate dalla Ryanair*

a) Argomenti delle parti

¹⁸⁴ La ricorrente sostiene che la Commissione ha scelto di porre in non cale i dati econometrici da essa presentati in occasione del procedimento amministrativo. Tali dati sarebbero stati diretti a verificare se la presenza dell'Aer Lingus su un collegamento impedisse alla Ryanair di applicare prezzi più elevati. Essi includerebbero dati trasversali che raffrontano un collegamento con un altro per quanto concerne più di 300 collegamenti attraverso l'Europa nonché un modello di panel. Secondo la ricorrente questi due elementi dimostrerebbero invariabilmente che, nel fissare i suoi prezzi, essa non è oggetto di un vincolo concorrenziale risultante dalla presenza dell'Aer Lingus su un collegamento. I dati forniti dalla Ryanair conterrebbero numerosi vantaggi rispetto al modello utilizzato dalla Commissione (critica economica di RBB Economics del settembre 2007).

¹⁸⁵ In primo luogo, il modello trasversale della Ryanair utilizzerebbe dati concernenti collegamenti da essa gestiti. I dati in questione sarebbero stati disattesi dalla Commissione per «ragioni teoriche», fondate sul fatto che non riguardavano direttamente l'Irlanda da cui partivano i collegamenti interessati dalla concentrazione, e che «differenze non osservate» tra i collegamenti potevano influire sui risultati. Le due obiezioni in questione sarebbero manifestamente prive di fondamento, poiché la Ryanair utilizzerebbe lo stesso modello economico in tutta l'Europa senza distinguere tra i collegamenti irlandesi e non irlandesi e poiché l'obiezione relativa alle «differenze non osservate» varrebbe anche per il modello della Commissione, in quanto quest'ultima ha ammesso essa stessa quanto al suo modello un «problema di selezione» e un «problema di natura endogena» relativo alla frequenza.

- 186 In secondo luogo, la regressione di panel presentata dalla Ryanair permetterebbe di controllare le fluttuazioni che incidono in maniera significativa sui prezzi praticati per un collegamento. Tale elemento ne farebbe un metodo superiore ai modelli della Commissione, nell'ambito dei quali, molto probabilmente, non sarebbe stato tenuto adeguatamente conto dei fattori relativi alla domanda. In linea di principio, la Commissione riconoscerebbe i vantaggi di tale «proxy» della domanda a livello dei collegamenti, ma sceglierebbe arbitrariamente di escluderla per il motivo che sarebbe teoricamente possibile che la variabile «fallisca in talune» circostanze. Inoltre, per quanto riguarda la conclusione della Ryanair secondo cui l'Aer Lingus non ha alcun effetto significativo sui suoi prezzi, la Commissione sosterrrebbe che «l'incapacità di provare l'esistenza di un nesso statistico non significa che il nesso medesimo non esista» (punto 476 del preambolo). La Commissione imporrebbe quindi un criterio impossibile da soddisfare.
- 187 In terzo luogo, la Commissione qualificherebbe il metodo econometrico della Ryanair come «non convenzionale», pur essendo il metodo applicato dagli economisti sui lavori dei quali si basa la sua analisi (punti 117 e 288 dell'allegato IV della decisione impugnata).
- 188 Di conseguenza i dati della Ryanair sarebbero fondati su modelli più solidi di quelli della Commissione, rappresenterebbero il suo modello economico, permetterebbero di tener conto delle fluttuazioni della domanda e sarebbero più «robusti» di fronte alla modifica delle ipotesi di simulazione di un modello. L'analisi econometrica della Commissione non sarebbe peraltro in contraddizione con la conclusione tratta dai dati in questione secondo la quale l'Aer Lingus non esercita alcun vincolo concorrenziale sulla Ryanair.
- 189 La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, contesta gli argomenti della ricorrente riferendosi alla decisione impugnata.

b) Giudizio del Tribunale

- ¹⁹⁰ La ricorrente sostiene che la Commissione non poteva disattendere i suoi dati econometrici, come ha fatto per le ragioni esposte nella decisione impugnata (punto 7.4.3.1 della decisione impugnata e punto 5 del suo allegato IV quanto all'analisi di regressione trasversale; punto 7.4.3.2 della decisione impugnata e punto 6 del suo allegato IV quanto alle regressioni in due fasi).
- ¹⁹¹ La ricorrente riprende, anche su tale punto, argomenti illustrati in occasione del procedimento amministrativo e già esaminati e respinti nella decisione impugnata. Conviene al riguardo riferirsi al contenuto della decisione impugnata per comprendere il ruolo svolto dall'analisi di regressione dei prezzi in occasione della fase di inchiesta approfondita. Tale ruolo è da valutare alla luce della giurisprudenza relativa al potere discrezionale della Commissione in materia economica (v. punti 29 e 30 supra).
- ¹⁹² In effetti occorre rilevare anzitutto che la Commissione ha esaminato in dettaglio nella decisione impugnata i due studi econometrici comunicati dalla Ryanair. Infatti, per disattendere l'analisi di regressione trasversale, la Commissione ha indicato che la Ryanair cercava di provare se le proprie tariffe fossero meno elevate sui collegamenti ove si trovava in concorrenza con l'Aer Lingus e che la Ryanair asseriva di pervenire ad un risultato siffatto analizzando le tariffe relative a 313 collegamenti europei da essa serviti, prima di concludere che non sussisteva alcun nesso statisticamente significativo tra le proprie tariffe e la presenza dell'Aer Lingus su un dato collegamento (punti 457-459 della decisione impugnata). La Commissione ha rifiutato di ammettere che tale constatazione costituisse la prova che l'Aer Lingus non esercitava un vincolo concorrenziale sulla Ryanair per i motivi seguenti: in primo luogo, i risultati dello studio non sarebbero «robusti», cioè non resisterebbero ad una debole modifica delle ipotesi di partenza e taluni problemi tecnici specifici priverebbero i suddetti risultati di affidabilità; in secondo luogo, il fatto di raffrontare collegamenti diversi (metodo trasversale) sarebbe problematico, poiché non sarebbero prese in considerazione le

caratteristiche dei collegamenti, ed in terzo luogo, i dati presentati non si limiterebbero ai collegamenti in partenza da e per Dublino, ma verterebbero anche su un gran numero di collegamenti europei che non sono né in partenza da né a destinazione di Dublino (punti 460-462 del preambolo e punto 5.2 dell'allagato IV della decisione impugnata).

¹⁹³ Al fine di rettificare nella misura del possibile tali problemi, la Commissione ha effettuato la propria analisi trasversale dei collegamenti in partenza da e per Dublino. I risultati ottenuti non avrebbero confermato le constatazioni della Ryanair. Avrebbero fatto emergere che le tariffe dell'Aer Lingus erano più deboli per i collegamenti ove era presente la Ryanair e che quest'ultima praticava prezzi meno elevati quando era soggetta alla concorrenza dell'Aer Lingus. Per ragioni tecniche la Commissione ha tuttavia considerato nella decisione impugnata che nessuna conclusione definitiva potesse essere desunta tanto dall'analisi trasversale della Ryanair quanto dalla sua (punti 463-468 del preambolo).

¹⁹⁴ Si deve peraltro constatare che, contrariamente a quanto afferma la ricorrente, la Commissione non ha arbitrariamente respinto nella decisione impugnata le sue due relazioni relative alle regressioni in due fasi (ugualmente chiamate «regressioni di panel»). Tali relazioni sono state scrupolosamente esaminate e non sono state accolte quali prove per le ragioni illustrate ai punti 473-475 del preambolo ed al punto 6 dell'allegato IV della decisione impugnata. In particolare la Commissione ha rilevato che il metodo applicato dalla Ryanair ha de facto ridotto l'approccio per campionamento ad una semplice analisi trasversale. La lacuna che ha condotto la Commissione a respingere tanto l'analisi trasversale della Ryanair quanto la sua stessa analisi, cioè l'insufficiente presa in considerazione delle caratteristiche dei collegamenti, infirma anche l'analisi di regressione in due fasi della Ryanair. La Commissione ha del pari rilevato che la Ryanair, scegliendo un metodo complesso in due fasi ed un insieme di dati implicante collegamenti in partenza dall'Irlanda, aumentava la probabilità che la sua regressione non desse risultati statisticamente significativi.

¹⁹⁵ Emerge quindi dal contenuto della decisione impugnata e del suo allegato IV che nessuno degli argomenti avanzati dalla ricorrente è idoneo a rimettere in questione la fondatezza delle conclusioni della Commissione, a tenore delle quali, da una parte, né l'analisi trasversale di quest'ultima né quella della Ryanair raggiungono la norma di affidabilità necessaria (punto 468 del preambolo) e, dall'altra, l'analisi di regressione in due fasi della Ryanair non ha un valore probatorio sufficiente per stabilire che la Ryanair non subisce alcun vincolo concorrenziale da parte dell'Aer Lingus per i collegamenti in partenza dall'Irlanda (punto 476 del preambolo).

7. Sui vincoli concorrenziali esercitati dalle compagnie di charters

a) Argomenti delle parti

¹⁹⁶ La ricorrente afferma che le compagnie charter esercitano un vincolo concorrenziale sull'entità risultante dalla concentrazione «nel contesto, ad esempio, delle destinazioni verso il sole o lo sci». La Commissione commetterebbe un errore escludendo, al punto 6.7 della decisione impugnata, le compagnie charter dal mercato rilevante. Infatti la maggior parte dei posti charter sarebbe immessa in commercio sotto forma di viaggi organizzati proposti dagli operatori turistici. La Commissione non attribuirebbe nella decisione impugnata alcuna importanza a tali posti per il motivo che «[i]l mercato delle vendite di lotti di posti agli operatori turistici è un mercato a monte di quello delle vendite di posti ai singoli» (punto 299 del preambolo). Tuttavia i clienti che prenotano voli charter presso operatori turistici potrebbero prenotare facilmente voli di linea presso vettori come la Ryanair [v. decisione della Commissione 4 maggio

2007 (caso COMP/M.4601 — KarstadtQuelle/MyTravel)]. La Commissione indicherebbe anche nella decisione impugnata che «[i]l fatto che gli operatori turistici siano toccati in maniera negativa dai vettori a tariffe minime non significa nondimeno che tali operatori esercitino un vincolo concorrenziale sulle parti della concentrazione» (punto 308 del preambolo). Tuttavia gli elementi negativi che gli operatori turistici avrebbero percepito da parte dei vettori a basso prezzo risulterebbero senza dubbio dalla «disintermediazione» (cioè che alcuni consumatori avrebbero scelto di prenotare in maniera indipendente vacanze all'estero piuttosto che comprare un viaggio organizzato). Se, come sarebbe verosimile, gli operatori turistici reagissero alla perdita di vendite diminuendo i loro prezzi per riempire i loro aerei charter, ciò avrebbe come conseguenza che taluni consumatori lascerebbero i vettori di linea a basso prezzo per tornare ai prodotti degli operatori turistici. In altri termini, gli operatori turistici sarebbero capaci di esercitare determinati vincoli sui vettori di linea quando questi ultimi trasportano consumatori verso destinazioni di vacanza.

¹⁹⁷ La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, contesta gli argomenti della ricorrente riferendosi alla decisione impugnata.

b) Giudizio del Tribunale

¹⁹⁸ La ricorrente fa valere che le compagnie charter eserciterebbero un vincolo concorrenziale sull'entità risultante dalla concentrazione «nel contesto, ad esempio, delle destinazioni verso il sole o lo sci». Tali compagnie aeree dovrebbero essere quindi prese in considerazione nell'ambito della definizione del mercato rilevante e della valutazione degli effetti sulla concorrenza.

199 Critiche del genere si limitano tuttavia a ricordare la situazione fattuale esaminata dalla Commissione al punto 6.7 della decisione impugnata, nell'ambito del quale essa ha concluso, da un lato che «la maggior parte dei servizi proposti dalle compagnie charter non appart[enevano] allo stesso mercato dei servizi di trasporto aereo di linea (vendite di vacanze a forfait, vendite a operatori turistici)» e, dall'altro, che «il punto se le vendite di voli non forniti di servizi facciano parte dello stesso mercato in questione [poteva essere lasciato aperto], poiché la valutazione effettuata sotto il profilo della concorrenza ne risulterebbe immodificata» (punto 311 del preambolo). Tale seconda conclusione è fondata sull'osservazione, non contestata dalla ricorrente nella presente causa, secondo cui le compagnie charter, proponendo ben pochi voli non forniti di servizi sui collegamenti in questione, non eserciterebbero un vincolo concorrenziale significativo sull'insieme Ryanair-Aer Lingus (punto 306 del preambolo).

200 I motivi illustrati nella decisione impugnata sono sufficienti per conferire fondatezza alle conclusioni che ne sono state desunte dalla Commissione. Inoltre la ricorrente non dimostra che la presa in considerazione delle compagnie charter avrebbe avuto un'incidenza sulla valutazione dello stato della concorrenza effettuata dalla Commissione.

201 Di conseguenza occorre disattendere tale argomento della ricorrente.

8. *Sull'inchiesta realizzata presso i passeggeri*

a) Argomenti delle parti

- ²⁰² La ricorrente denuncia il «peso eccessivo» dato all'inchiesta effettuata presso passeggeri che ha condotto la Commissione a concludere per l'esistenza di un rapporto concorrenziale tra l'Aer Lingus e la ricorrente stessa, che sarebbe molto più stretto di quanto non lo sia in realtà. Tale inchiesta sarebbe stata «insufficiente e carente» per numerosi aspetti come risulterebbe dalla relazione della York Aviation, allegata al ricorso, del settembre 2007, relativa a taluni aspetti della decisione impugnata, allegata al ricorso.
- ²⁰³ In primo luogo, la ricorrente sostiene che l'inchiesta in parola è stata così mal concepita che alcune questioni rivolte ai passeggeri erano «ambigue e fallaci». La Commissione non avrebbe potuto ragionevolmente ignorare tali ambiguità in un caso in cui uno dei problemi chiave da risolvere verteva sul punto se un determinato aeroporto secondario fosse un sostituto abbastanza prossimo di un particolare aeroporto principale. In proposito la Commissione avrebbe notato essa stessa che l'inchiesta non era destinata a valutare l'intercambiabilità degli aeroporti.
- ²⁰⁴ In secondo luogo, la ricorrente fa valere che la realizzazione dell'inchiesta ha presentato numerose carenze. Anzitutto la portata dell'inchiesta sarebbe stata troppo limitata per essere rappresentativa della popolazione globale, talché i suoi risultati non sarebbero affidabili. Uno solo dei circa 50 aeroporti in questione (cioè l'aeroporto di Dublino) sarebbe interessato dall'inchiesta (e non quelli di Cork, di Shannon, del Regno Unito o dell'Europa continentale), il che rischierebbe di condurre ad un'ampia sottostima del numero di passeggeri non originari dell'Irlanda e della misura in cui i passeggeri consideravano i vettori non irlandesi come sostituti sui collegamenti tra Dublino ed il Regno Unito o l'Europa continentale. Inoltre, anche se era possibile, in linea di principio, organizzare l'inchiesta chiedendo alle persone interrogate di compilare esse stesse il formulario, tale metodo si sarebbe rivelato manifestamente inappropriato, nel caso di specie, a causa della formulazione ambigua e/o orientata del

questionario finale (v. la questione n. 8 del questionario relativo all'intercambiabilità) e sarebbe stata non conforme ad una buona pratica. Parimenti, in conseguenza dei periodi nel corso dei quali l'inchiesta è stata effettuata, la copertura della giornata e della settimana era variabile, il che comprometterebbe l'affidabilità dei risultati [ad esempio sulla rotta Dublino-Londra (Heathrow), di cui si servono molti passeggeri per affari, l'inchiesta è stata organizzata nel fine settimana, periodo durante il quale sono meno inclini a viaggiare]. Peraltro, il questionario era distribuito solo in inglese, il che significherebbe che la proporzione di passeggeri non anglofoni che hanno risposto al questionario (ad esempio i residenti oltremare e taluni lavoratori migranti residenti in Irlanda) era ridotta e che il rischio di un'interpretazione errata del questionario era maggiore.

205 In terzo luogo, la ricorrente rileva che l'analisi ulteriore dei risultati dell'inchiesta era del pari «manifestamente carente». In particolare un'«autorità decisionale sensata» non avrebbe potuto trarre le conclusioni che la Commissione ha tratto da tali risultati senza ponderarli previamente nella maniera indicata dalla Ryanair, cioè quella descritta nella relazione della York Aviation del settembre 2007.

206 La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, contesta gli argomenti della ricorrente riferendosi alla decisione impugnata.

b) Giudizio del Tribunale

207 Nella decisione impugnata la Commissione si è riferita ad un'inchiesta condotta dai suoi servizi presso i passeggeri prima di concludere che ne risultava che i passeggeri

che si imbarcano su un volo in partenza da o per Dublino consideravano l'Aer Lingus e la Ryanair come i «concorrenti immediati» (punto 7.3.5 della decisione impugnata, in particolare punto 416 del preambolo e la nota a piè di pagina n. 450, nonché punto 3 dell'allegato I e tabella A 4.5 dell'allagato II della decisione impugnata). I risultati sono stati analizzati tenendo conto dei dati non ponderati (punto 7.3.5.1 della decisione impugnata), dei dati non ponderati per categoria di collegamento (punto 7.3.5.2 della decisione impugnata) e dei dati ponderati, e restano significativi (punto 428 del preambolo). Tali risultati sarebbero corroborati da un'altra inchiesta realizzata per l'Aer Lingus (punto 430 del preambolo).

208 Per quanto riguarda le censure relative alla concezione dell'inchiesta ed alle questioni sollevate, occorre rilevare che la Commissione ha indicato al punto 419 del preambolo quale fosse il principale obiettivo dell'inchiesta, cioè confermare o confutare l'asserzione della Ryanair secondo cui quest'ultima e l'Aer Lingus non erano considerate come sostituti dalla loro clientela rispettiva sui collegamenti in partenza da Dublino. Pertanto la Commissione poteva ritenere con giusta ragione che rivolgersi direttamente ai passeggeri, qualora avessero pensato di volare con l'Aer Lingus o con la Ryanair su un collegamento particolare in partenza da Dublino, fosse il modo migliore per evitare una risposta non del tutto attendibile alla questione diretta a verificare l'asserzione della Ryanair secondo la quale le parti della concentrazione non esercitano alcun vincolo concorrenziale reciproco. La scelta di una siffatta questione non può quindi essere criticata dalla ricorrente.

209 Parimenti non si può sostenere che la portata dell'inchiesta fosse troppo limitata per essere rappresentativa dal momento che la Commissione ha raccolto circa 2500 risposte ad un questionario specificamente concepito per il caso e conformemente ad una domanda che era stata presentata in tal senso dalla Ryanair. Le altre critiche formulate dalla ricorrente quanto all'inchiesta, cioè la sua realizzazione nel corso di un fine settimana, in inglese, solo a Dublino e utilizzando la tecnica dell'auto-questionario, sono state affrontate nell'allegato I della decisione impugnata, che precisa i dettagli dell'inchiesta presso i passeggeri (punto 415 del preambolo) e nell'ambito della quale la Commissione ha rilevato in sostanza ed in maniera convincente che tali particolarità potevano essere spiegate con la mancanza del tempo necessario per avviare un'inchiesta a più ampio raggio, per un'intera settimana, in più lingue, negli

altri aeroporti e senza ricorrere alla tecnica dell'autoquestionario, malgrado tutto comunemente utilizzata nel trasporto aereo.

- 210 In risposta all'addebito desunto dall'assenza di ponderazione dei risultati dell'inchiesta, occorre rilevare che, in seguito alla risposta della Ryanair alla comunicazione degli addebiti, la Commissione ha ponderato i risultati nella maniera proposta dalla Ryanair e constatato che le principali conclusioni non ne risultavano modificate. Ciò è stato illustrato ai punti 426-430 del preambolo senza che la ricorrente lo rimetta in questione nell'ambito del presente ricorso.
- 211 Conseguentemente, tenuto conto in particolare del fatto che le osservazioni della ricorrente restano sulle generali, dato che quest'ultima si limita a far valere la possibilità di realizzare un'inchiesta più completa senza tener conto delle situazioni contingenti connesse ai termini prescritti in materia di controllo delle concentrazioni, si deve considerare che la ricorrente non dimostra sufficientemente in diritto che le citate constatazioni della Commissione sono erranee.

9. *Sull'inchiesta condotta presso imprese clienti*

a) Argomenti delle parti

- 212 La ricorrente fa valere che la Commissione non si è comportata come un «inquirente indipendente, diligente ed obiettivo» quando ha valutato i risultati dell'inchiesta

effettuata presso imprese clienti (per quanto riguarda, in particolare, risposte alle questioni nn. 15, 19 e 21 del questionario). Essa avrebbe agito in maniera selettiva ed incoerente invocando tali risultati a sostegno della sua tesi secondo cui esiste ancora una «differenziazione in termini di marchio e di offerta di servizi tra l'Aer Lingus e la Ryanair» (punto 366 del preambolo e nota a piè di pagina n. 377 della decisione impugnata), senza tenerne conto sotto altri profili, ad esempio quanto all'intercambiabilità degli aeroporti, per il motivo che le stesse risposte si sarebbero «rivelate di scarso interesse relativamente a taluni aspetti dell'inchiesta» (punto 97 del preambolo). Scegliendo di porre in non cale le risposte in questione circa l'analisi del carattere stretto del rapporto concorrenziale tra la Ryanair e l'Aer Lingus, la Commissione non avrebbe preso in considerazione il parere di imprese che non considererebbero la Ryanair e l'Aer Lingus e gli aeroporti serviti da queste quali concorrenti ravvicinati. Secondo la Commissione i pareri delle grandi imprese clienti non sarebbero «necessariamente rappresentativi» di quelli dei clienti della Ryanair e dell'Aer Lingus, perché le suddette imprese si rivelano in generale più sensibili al fattore tempo e molte di loro fruiscono di condizioni speciali (condizioni riservate alle imprese) presso vettori in rete, condizioni che li priverebbero di qualsiasi imparzialità nei confronti dei vettori stessi (punto 414 del preambolo). Tali considerazioni non sarebbero dimostrate ed escluderebbero una categoria molto importante di passeggeri, segnatamente per l'Aer Lingus, cioè quella dei passeggeri sensibili al tempo di trasporto. Escludendo i dati in parola, la Commissione avrebbe sopravvalutato il grado di concorrenza esistente tra la Ryanair e l'Aer Lingus, in particolare sui collegamenti ove i passeggeri per affari sensibili al fattore tempo rappresentano una percentuale importante del numero totale dei passeggeri. Ad esempio, tra il giugno 2005 e il giugno 2006, la Microsoft avrebbe prenotato 3 268 voli Dublino-Londra (Heathrow) presso l'Aer Lingus e soltanto 34 voli Dublino-Londra (Stansted) presso la Ryanair.

²¹³ La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, contesta gli argomenti della ricorrente riferendosi alla decisione impugnata.

b) Giudizio del Tribunale

- ²¹⁴ La ricorrente critica l'utilizzazione, da parte della Commissione, delle risposte delle imprese clienti al questionario ad esse indirizzato. Se talune di queste risposte sono state utilizzate nella decisione impugnata, ad esempio per considerare che continuava a sussistere una certa differenza tra l'Aer Lingus e la Ryanair in termini di marchio e di offerte di servizi (punto 366 del preambolo), altre non sono state riprese in quanto ritenute dalla Commissione di valore limitato, segnatamente quanto all'intercambiabilità degli aeroporti (punto 97 del preambolo). La Commissione ha fornito al riguardo un certo numero di chiarimenti al punto 414 del preambolo.
- ²¹⁵ Sembra perfettamente concepibile che le risposte di passeggeri o di concorrenti a talune questioni si rivelino più o meno convenienti o pertinenti di quelle date ad altre questioni. Non si può di conseguenza addebitare alla Commissione di agire in maniera incoerente o irragionevole per il solo motivo di annettere una minore importanza alle risposte che considera meno pertinenti.
- ²¹⁶ Nel caso di specie, la ricorrente non può non considerare i motivi descritti nella decisione impugnata a sostegno delle affermazioni ivi formulate dalla Commissione quanto ai risultati dell'inchiesta effettuata presso imprese clienti (punti 36, 97 e 414 del preambolo). In proposito la constatazione secondo cui il parere di grandi imprese clienti non sarebbe necessariamente rappresentativo del parere dei clienti della Ryanair e dell'Aer Lingus, giacché la clientela di impresa può essere più sensibile al fattore tempo nonché aver concluso con vettori in rete, non può essere definita come ipotesi non dimostrata. La clientela di impresa è generalmente più sensibile di altri passeggeri al fattore tempo e numerose imprese hanno concluso accordi con una o più compagnie aeree.

- 217 Il fatto che un'impresa cliente abbia prenotato un numero di voli molto più elevato presso l'Aer Lingus a destinazione di Londra-Heathrow che presso la Ryanair a destinazione di Londra-Stansted non costituisce un serio indizio che i due servizi non sono intercambiabili, poiché tale impresa ha concluso con l'Aer Lingus un accordo che esprime la sua attuale preferenza per i voli di questa compagnia aerea. Del resto le vendite realizzate nel contesto di accordi di impresa rappresentano meno del 5% del fatturato dell'Aer Lingus (nota a piè di pagina n. 331 della decisione impugnata), talché la maggioranza dei suoi passeggeri non rientra in un accordo siffatto. In ogni caso, risulta dalle risposte delle imprese clienti che circa 80% dei partecipanti all'inchiesta hanno indicato di considerare la Ryanair e l'Aer Lingus come concorrenti ravvicinati sui collegamenti in partenza da e per l'Irlanda (risposta alla questione n. 2 del questionario).
- 218 Nessuno degli argomenti presentati sul punto permette quindi di rimettere in questione l'analisi esposta nella decisione impugnata. Le ragioni descritte dalla Commissione al punto 414 del preambolo, a sostegno della sua scelta di non prendere in considerazione taluni risultati dell'inchiesta condotta presso imprese clienti, sono sufficientemente fondate in diritto.

10. *Sul pregiudizio per i consumatori*

a) Argomenti delle parti

- 219 La ricorrente sostiene che la Commissione non ha dimostrato nella decisione impugnata che l'asserita eliminazione di un'effettiva concorrenza tra l'Aer Lingus ed essa

stessa arrecherebbe pregiudizio ai consumatori implicando una maggiorazione dei prezzi e/o una riduzione del numero di voli (punto 491 del preambolo). L'analisi di regressione effettuata dalla Commissione sarebbe «gravemente carente» e non permetterebbe di trarre una conclusione siffatta. Inoltre la Commissione avrebbe posto in non cale uno studio approfondito il quale dimostra che i prezzi non erano più elevati sui collegamenti eserciti da un solo operatore rispetto a quelli eserciti da molteplici vettori. La Commissione non avrebbe neppure provato nella decisione impugnata che la moltiplicazione dei voli e l'apertura di nuovi collegamenti sarebbero dovuti al rapporto concorrenziale tra la Ryanair e l'Aer Lingus (punto 493 del preambolo).

²²⁰ Peraltro, per quanto riguarda la concorrenza potenziale tra l'Aer Lingus e la ricorrente per i quindici collegamenti eserciti attualmente da una sola delle due compagnie aeree (punti 498-540 del preambolo), la ricorrente sostiene che la Commissione ha sopravvalutato il vincolo concorrenziale che tali compagnie aeree esercitano reciprocamente e sottostimato il vincolo concorrenziale esercitato da terzi e la loro capacità di accedere ai collegamenti in parola. In particolare la Commissione avrebbe affermato a torto che la Ryanair e l'Aer Lingus fruirebbero per i collegamenti irlandesi di vantaggi specifici che rendono l'ingresso compagnie terze «poco probabile». La Commissione non sarebbe riuscita a provare, sulla base di elementi di prova aventi il necessario valore probatorio, che la concentrazione ostacolerebbe in maniera significativa la concorrenza effettiva, eliminando la concorrenza potenziale per i quindici collegamenti da essa designati.

²²¹ La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, contesta gli argomenti della ricorrente riferendosi alla decisione impugnata.

b) Giudizio del Tribunale

- 222 La ricorrente si limita, quanto al pregiudizio per i consumatori, a riprendere il contenuto della decisione impugnata facendo valere che è insufficiente per fondare le conclusioni che ne sono state desunte dalla Commissione.
- 223 Nella decisione impugnata la Commissione ha tuttavia esposto dettagliatamente le ragioni per cui la concentrazione sopprimerebbe la concorrenza attuale tra la Ryanair e l'Aer Lingus a detrimento dei clienti, tanto per i collegamenti ove i servizi delle due parti della concentrazione si sovrappongono (punto 7.5 della decisione impugnata) quanto per i collegamenti ove una sola di esse è presente (punto 7.6 della decisione impugnata). In quest'ultima la Commissione ha proceduto anche ad un'analisi collegamento per collegamento, pervenendo alle medesime conclusioni (punto 7.9 della decisione impugnata).
- 224 Nel contesto di tale ragionamento, la Commissione ha rilevato che gli ostacoli alla concorrenza e quindi il pregiudizio per i consumatori risulterebbero dalla scomparsa del rapporto concorrenziale esistente tra la Ryanair e l'Aer Lingus e dal fatto che nessun concorrente restante o potenzialmente in arrivo sul mercato sarebbe in grado di far concorrenza in maniera efficace all'entità risultante dalla concentrazione. Al di là degli effetti sui prezzi, poiché l'entità risultante dalla concentrazione non si confronta più con le pressioni precedentemente esistenti tra la Ryanair e l'Aer Lingus, la concentrazione avrebbe ugualmente ripercussioni sulla qualità dell'offerta e sulla scelta resa disponibile ai clienti.
- 225 Circa le osservazioni relative all'analisi econometrica, riguardo vuoi allo studio della Commissione vuoi alle analisi della ricorrente, tali argomenti sono già stati esaminati supra. Dal momento che la ricorrente non fornisce elementi nuovi in proposito, occorre rinviare alle considerazioni sviluppate precedentemente (v. punti 138-194 supra).

- 226 Ne consegue che nessuno degli argomenti presentati dalla ricorrente permette di rimettere in discussione l'analisi descritta nella decisione impugnata.
- 227 Risulta dall'insieme di quanto precede che il primo motivo deve essere in toto respinto.
- 228 L'incidenza di tale risposta sulla valutazione dell'analisi degli effetti dell'operazione sulla concorrenza necessita nondimeno che siano esaminati gli altri tre motivi consacrati a tale questione.

B — Sul secondo motivo, relativo alla valutazione delle barriere all'ingresso

- 229 Dopo aver valutato l'attuale situazione della concorrenza sui mercati rilevanti ed illustrato le ragioni per cui la concentrazione sopprimerebbe la concorrenza attuale tra le parti della concentrazione a detrimento dei clienti, la Commissione ha esaminato la questione di accertare in quale misura un nuovo arrivo sarebbe idoneo a vincolare il comportamento dell'entità risultante dalla concentrazione (punto 7.8 della decisione impugnata). La Commissione ha rilevato che l'ingresso, affinché possa essere considerato come un vincolo concorrenziale sufficiente nei confronti delle parti della concentrazione, doveva essere giudicato probabile, rapido e sufficiente per impedire o controbilanciare ogni potenziale effetto anticoncorrenziale della concentrazione (punto 545 del preambolo e nota a piè di pagina n. 547, in cui si fa riferimento al punto 68 degli orientamenti).

230 L'analisi effettuata dalla Commissione nella decisione impugnata, che è pertinente nel contesto della valutazione del presente motivo, ruota intorno alle tappe seguenti: in primo luogo, la constatazione che gli ostacoli regolamentari non svolgono un ruolo importante in quanto barriere all'ingresso (punto 7.8.2 della decisione impugnata); in secondo luogo, la constatazione dell'esistenza di barriere all'ingresso associate alla «posizione di forza» della Ryanair e dell'Aer Lingus che dispongono di importanti basi in Irlanda (punto 7.8.3 della decisione impugnata); in terzo luogo, i costi e i rischi di ingresso sarebbero significativi in un mercato già servito da due potenti compagnie aeree dai marchi ben consolidati (punto 7.8.4 della decisione impugnata); in quarto luogo, il rischio di «rappresaglie aggressive» da parte dell'insieme Ryanair-Aer Lingus sarebbe elevato [nell'ambito di tale esame, la Commissione ha menzionato i tentativi di ingresso dell'easyJet, della MyTravelLite e della Go Fly (punto 7.8.5 della decisione impugnata)]; in quinto luogo, la constatazione secondo cui i concorrenti considererebbero gli altri mercati più attrattivi del piccolo mercato irlandese (punto 7.8.6 della decisione impugnata); in sesto luogo, la constatazione secondo cui l'affollamento degli aeroporti costituirebbe una barriera importante all'ingresso sul mercato, tanto per l'aeroporto di Dublino quanto per taluni aeroporti di destinazione (punto 7.8.7 della decisione impugnata), e, in settimo luogo, la constatazione secondo cui la solida posizione all'aeroporto di Dublino dell'entità risultante dalla concentrazione rischierebbe di ostacolare lo sviluppo dei concorrenti (punto 7.8.8 della decisione impugnata).

231 In conclusione, sul punto, la Commissione ha ritenuto che l'esercizio dei voli in partenza da o a destinazione di Dublino in concorrenza con l'insieme Ryanair-Aer Lingus comporterebbe varie importanti barriere all'ingresso. Siffatte barriere non consisterebbero soltanto nell'affollamento parziale dell'aeroporto e sarebbero segnatamente connesse alla posizione ben consolidata della Ryanair e dell'Aer Lingus nel loro paese di immatricolazione. L'inchiesta avrebbe dimostrato che, per effetto di tali barriere, qualsiasi nuovo ingresso sarebbe poco probabile, addirittura improbabile, sulla quasi totalità dei collegamenti i cui servizi si sovrappongono. In assenza di nuovi arrivi potenziali per la maggior parte dei collegamenti i cui servizi si sovrappongono e tenuto conto del fatto che i concorrenti hanno unanimamente indicato che non si prefiggerebbero neppure di entrare in concorrenza diretta e su larga scala con l'entità risultante dalla concentrazione (segnatamente con l'apertura di una base a Dublino), la Commissione ha concluso che qualsiasi nuovo ingresso sarebbe improbabile, intempestivo e insufficiente per essere considerato un vincolo concorrenziale sufficiente per l'entità

risultante dalla concentrazione e per eliminare i probabili effetti anticoncorrenziali della concentrazione contemplata (punto 784 del preambolo).

1. Sul significato da attribuire all'assenza di ingresso di nuovi concorrenti sui mercati rilevanti

a) Argomenti delle parti

²³² In via preliminare la ricorrente riconosce che un ingresso, affinché possa considerarsi come un vincolo concorrenziale sufficiente, deve essere probabile, tempestivo e sufficiente per prevenire o controbilanciare potenziali effetti anticoncorrenziali della concentrazione contemplata (punto 545 del preambolo). Tuttavia la ricorrente fa valere che la Commissione ha commesso numerosi errori manifesti di valutazione allorché ha esaminato se tali condizioni fossero soddisfatte nel caso di specie concludendo che qualsiasi nuovo ingresso sarebbe improbabile, intempestivo e insufficiente per essere considerato un vincolo concorrenziale sufficiente per l'entità risultante dalla concentrazione ed eliminare i probabili effetti anticoncorrenziali della concentrazione contemplata (punto 784 del preambolo). Secondo la ricorrente, la concentrazione contemplata non ostacolerebbe significativamente la concorrenza effettiva, dato che il rischio di un ingresso è sufficiente a controbilanciare qualsiasi perdita di concorrenza risultante dalla concentrazione. Essa sottolinea in proposito che non è in disaccordo con la Commissione sul fatto che, in seguito alla concentrazione, un ingresso diverrebbe «poco probabile» per numerosi collegamenti.

²³³ In realtà, secondo la ricorrente, la questione fondamentale verte sul significato da attribuire a tale mancato ingresso. Mentre la Commissione ritiene che ciò significhi che sussistono barriere all'ingresso, la ricorrente sostiene che il mancato ingresso si spiega piuttosto con la presenza di una compagnia aerea efficiente sui collegamenti in questione, le cui prestazioni presso i clienti sarebbero così soddisfacenti che non rimarrebbe più spazio per un ingresso redditizio. Poiché la valutazione degli asseriti effetti anticoncorrenziali e quella delle barriere all'ingresso sono intimamente connesse, l'entrata di una nuova compagnia in arrivo sarebbe rilevante solo se fosse considerata necessaria a compensare l'eliminazione dei vincoli concorrenziali che si ritengono causati dalla concentrazione. Orbene, la Commissione avrebbe considerevolmente sopravvalutato i vincoli concorrenziali che presuntivamente dovrebbero venir meno in ragione della concentrazione ed avrebbe di conseguenza considerevolmente sopravvalutato il livello di accesso richiesto per compensare tale scomparsa. In un mercato liberalizzato, caratterizzato da molteplici potenziali candidati all'ingresso, la semplice minaccia di un ingresso in tempo utile sarebbe sufficiente per impedire all'entità risultante dalla concentrazione di approfittare del venir meno degli asseriti vincoli concorrenziali. A torto, quindi, la Commissione insiste sulla necessità di un ingresso che dovrebbe «avvenire in tempo utile» ed in maniera «indubitabile» ovvero ritiene che l'accesso ad alcuni soltanto dei 50 collegamenti interessati dall'operazione non avrebbe un'ampiezza sufficiente per controbilanciare l'asserita incidenza anticoncorrenziale.

²³⁴ La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, contesta gli argomenti della ricorrente riferendosi alla decisione impugnata.

b) Giudizio del Tribunale

²³⁵ Ammettere l'argomentazione avanzata dalla ricorrente, in via preliminare, richiederebbe in realtà di capovolgere la conclusione cui il Tribunale è pervenuto in seguito all'esame del primo motivo.

- 236 Certo, come fa valere la ricorrente, la valutazione degli asseriti effetti anticoncorrenziali e quella delle barriere all'ingresso sono intimamente connesse. È importante rilevare in proposito che la ricorrente condivide l'idea esposta dalla Commissione secondo cui l'ingresso di un nuovo concorrente è rilevante sul piano teorico quando esso permette di compensare l'eliminazione dei vincoli concorrenziali che si ritengono causati dalla concentrazione. Proprio in tale prospettiva la Commissione ha esaminato, al punto 7.8 della decisione impugnata, la questione dell'ingresso di nuovi concorrenti sui mercati di cui trattasi.
- 237 Tuttavia, in esito all'esame del primo motivo, il Tribunale ha confermato le constatazioni della Commissione per quanto concerne, da una parte, la valutazione della concorrenza esistente attualmente tra la Ryanair e l'Aer Lingus e, dall'altra, gli effetti della concentrazione sulla concorrenza in parola.
- 238 In tale contesto, la questione dell'ingresso di nuovi concorrenti sui mercati rilevanti prende le mosse dall'ipotesi di un nuovo operatore che cerca di accedere ad un mercato ove sia presente l'entità risultante dalla concentrazione, entità di cui si è constatato in precedenza che eliminerebbe la concorrenza attuale tra le parti della concentrazione a detrimento dei clienti.
- 239 Di conseguenza, non è sufficiente la semplice «minaccia» di un ingresso invocata dalla ricorrente. Tanto meno lo è la spiegazione avanzata dalla ricorrente secondo cui l'assenza di ingresso si spiega grazie alla sua efficienza sui collegamenti in questione ed alla soddisfazione della clientela che eliminerebbero qualsiasi prospettiva di redditività per un nuovo operatore. Ciò che conta è caratterizzare una prospettiva di ingresso che compensi gli effetti anticoncorrenziali concretamente definiti nella decisione impugnata in tale fase dell'esame.

2. *Sugli ingressi e sulle uscite nel settore del trasporto aereo*

a) Argomenti delle parti

²⁴⁰ La ricorrente sostiene che l'esistenza di barriere all'ingresso rilevata dalla Commissione è contraddetta dai numerosi ingressi ed uscite caratterizzanti il settore del trasporto aereo in Europa a partire dalla sua deregolamentazione (v. la relazione della York Aviation del 31 luglio 2008, relativa agli ingressi ed uscite nel trasporto aereo europeo). Tale settore sarebbe caratterizzato da una concorrenza dinamica e dal debole livello di barriere all'ingresso, come illustrerebbe l'«espansione folgorante» della Ryanair in Europa. Inoltre, numerose autorità di concorrenza avrebbero considerato che le quote di mercato non si dovevano necessariamente considerare come la dimostrazione assoluta dell'esistenza di barriere all'ingresso. Le autorità in parola avrebbero rilevato che vi erano stati numerosi ingressi ed uscite nel settore del trasporto aereo, il che creava una minaccia di entrata in assenza di vincoli connessi agli aeroporti o alle bande orarie [v., ad esempio, decisione della Commissione 11 febbraio 2004 (caso COMP/M.3280 — Air France/KLM)]. Sarebbe peraltro inesatto affermare che le compagnie aeree non entrano nei mercati ove la Ryanair è già presente: dall'aprile 2003 all'ottobre 2006, vi sarebbero stati 63 esempi di ingressi siffatti su coppie di città e 9 su coppie di aeroporti, tra cui ingressi in Irlanda (v. la relazione della RBB Economics del 20 febbraio 2007, relativa alle barriere all'ingresso).

²⁴¹ La Commissione contesta tale argomentazione. Essa rileva segnatamente che il caso Air France/KLM si distinguerebbe dalla presente causa per le seguenti ragioni: la cessione di bande orarie proposta dalle parti alla suddetta operazione sulla rotta Parigi-Amsterdam sarebbe stata solo una delle misure correttive applicate; l'entità risultante dalla suddetta concentrazione sarebbe stata messa a raffronto con la concorrenza del treno a grande velocità; e diversi concorrenti avrebbero manifestato un interesse per un ingresso sul mercato rilevante o sollecitato bande orarie per tale collegamento.

b) Giudizio del Tribunale

- ²⁴² La ricorrente contesta l'analisi esposta dalla Commissione nella decisione impugnata per quanto concerne la questione dell'ingresso sui mercati rilevanti, osservando che numerosi ingressi ed uscite caratterizzavano il settore del trasporto aereo a partire dalla sua deregolamentazione.
- ²⁴³ Tale asserzione è troppo generica per permettere di comprendere per quale motivo sarebbe erronea l'analisi della Commissione. Infatti l'analisi in parola non verte sul settore del trasporto aereo, ma si concentra segnatamente su 35 collegamenti ove i servizi delle parti dell'operazione si accavallano in partenza dall'Irlanda. Le specificità di tali collegamenti e delle compagnie aeree presenti sui medesimi sono state descritte nella decisione impugnata in cui la Commissione ha sottolineato il vantaggio rappresentato dal fatto di avere una base in Irlanda, dalla notorietà dei marchi Ryanair ed Aer Lingus su tali mercati, dai numerosi tentativi di ingresso falliti, dal fatto che i concorrenti hanno unanimemente indicato di non contemplare un ingresso in concorrenza diretta e su larga scala con l'entità risultante dalla concentrazione. La valutazione della concorrenza e quella degli ingressi hanno quindi poggiato su una valutazione orientata verso i mercati rilevanti e non verso il settore del trasporto aereo in generale.
- ²⁴⁴ Peraltro si deve rilevare che i dati estratti dalla relazione della RBB Economics, invocati dalla ricorrente, non corroborano la sua tesi (v. la relazione della RBB Economics del 20 febbraio 2007, relativa alle barriere all'ingresso). Emerge dalla tabella presentata all'allegato III di tale relazione (intitolata «Esempi recenti di ingressi in presenza della Ryanair») che la maggior parte degli esempi citati quanto a collegamenti in partenza dall'Irlanda (aeroporti di Dublino, Cork o Shannon) sono stati dei tentativi falliti di ingresso, in quanto la compagnia aerea non era più presente lo stesso mese dell'anno successivo (sul collegamento Cork Londra: bmibaby; sul collegamento Dublino-Londra: CityJet; sul collegamento Dublino-Bristol: Air Southwest; sul collegamento Dublino-Glasgow: British Airways; sul collegamento Shannon Londra: easyJet), o

invece ingressi dell'Aer Lingus (sul collegamento Dublino Bristol e Dublino-Liverpool). Vi sarebbero solo tre eccezioni (il collegamento Dublino-Londra: Air France, menzionato nella decisione impugnata, il collegamento Dublino-Malaga: Spanair e il collegamento Dublino-Faro: TAP Portogallo senza indicazione della presenza l'anno successivo). Tutti gli altri esempi riguardano destinazioni che non hanno come punto di partenza o di arrivo gli aeroporti di Dublino, Cork o Shannon. Pertanto, fra tutti i concorrenti presenti sul mercato, proprio l'Aer Lingus esercitava la principale pressione concorrenziale quanto ai 35 collegamenti ove si sovvrappongono i servizi delle parti dell'operazione. Le altre ipotesi di ingressi recenti rimangono marginali.

²⁴⁵ Conseguentemente, non si deve ritenere che l'esistenza di barriere all'ingresso rilevata dalla Commissione nella decisione impugnata sia contraddetta dai numerosi ingressi ed uscite caratterizzanti il settore del trasporto aereo in Europa a partire dalla sua deregolamentazione.

3. Sulla presa in considerazione del modello economico della Ryanair

a) Argomenti delle parti

²⁴⁶ La ricorrente addebita alla Commissione di aver omesso di valutare gli ingressi nel contesto del modello economico (bassi costi - bassi prezzi) da essa effettuata. Una barriera all'ingresso sarebbe definita come un fattore che rende «l'entrata impossibile o non redditizia pur permettendo alle imprese in essere di applicare prezzi superiori

al livello che risulterebbe dal gioco della concorrenza» (punto 38 del documento di riflessione della Commissione sull'applicazione dell'art. 82 CE). L'attuale assenza di ingressi sui collegamenti gestiti dalla Ryanair a partire da Dublino non sarebbe l'indice di elevate barriere all'ingresso, né di una debolezza del processo concorrenziale. Al contrario, essa dimostrerebbe che la Ryanair propone dei prezzi ed una capacità talmente competitivi da far considerare alle altre compagnie che non avrebbe senso entrare sul mercato poiché esse non sarebbero in grado di far concorrenza alla Ryanair sui prezzi e la domanda non sarebbe sufficiente al punto da giustificare un aumento della capacità. Se la Ryanair modificasse il suo modello economico applicando «prezzi superiori al livello risultante dal gioco della concorrenza», compagnie aeree terze potrebbero in tal caso accedere liberamente alle rotte da essa gestite. Al riguardo la ricorrente fa osservare che la Commissione ha posto in non cale o disatteso gli elementi probatori che dimostrano che, quanto ai collegamenti su cui essa è l'unico vettore, i prezzi da essa praticati sono ugualmente o addirittura più bassi di quelli praticati sui collegamenti su cui si confronta con concorrenti (v. la critica economica della RBB Economics del settembre 2007). Peraltro occorrerebbe prendere in considerazione la volontà della Ryanair di conservare l'Aer Lingus in quanto «marchio separato e distinto». L'operazione avrebbe quindi per obiettivo di penetrare in un segmento di mercato diverso e di far concorrenza alle compagnie aeree «a prestazioni complete», non quale vettore a basso prezzo, ma offrendo servizi analoghi a quelli di tali compagnie, tuttavia a prezzi più bassi. Tale obiettivo sarebbe più facilmente raggiunto attraverso la concentrazione con un vettore nazionale esistente che grazie alla costituzione di una nuova compagnia aerea ed a un nuovo marchio, in particolare tenuto conto della penuria di bande orarie nei principali aeroporti.

²⁴⁷ La Commissione fa valere che la definizione citata dalla ricorrente, pur essendo valida al fine di valutare il comportamento di un'impresa alla luce dell'art. 82 CE, non è direttamente applicabile in materia di controllo delle concentrazioni. Il criterio pertinente consisterebbe nel determinare se l'ingresso sul mercato impedisca un aumento dei prezzi oltre il livello prevalente prima dell'operazione. Inoltre la circostanza che la Ryanair iscriva regolarmente in bilancio utili elevati sarebbe in contraddizione con la sua affermazione secondo cui essa massimizzerebbe la crescita del numero di passeggeri senza praticare prezzi elevati quando è l'unico operatore. Del resto nessun altro

vettore diverso dell'Aer Lingus avrebbe una base di costi e di attivi impegnati comparabili a quelli della Ryanair al fine di esercitare una concorrenza con partenza da Dublino. Per un nuovo arrivato sul mercato il cui aeroporto di immatricolazione si trovi a destinazione della rotta, i «costi di opportunità» connessi ad un ingresso sarebbero più elevati di quelli dell'Aer Lingus, poiché avrebbe maggiori possibilità di impiegare apparecchi su rotte ove la concorrenza sui prezzi è meno vivace. Un ingresso sul mercato in concorrenza con l'operatore dai costi più bassi sarebbe rischioso e potenzialmente non redditizio in rapporto all'investimento necessario. Tale associazione tra investimenti a fondo perduto e flussi di ingresso potenzialmente deboli costituirebbe una barriera all'ingresso.

b) Giudizio del Tribunale

²⁴⁸ Quanto all'esame delle barriere all'ingresso, occorre collocarsi nell'ottica in cui la Commissione esamina se l'ingresso di nuovi concorrenti possa considerarsi come un vincolo concorrenziale sufficiente a prevenire o controbilanciare i potenziali effetti anticoncorrenziali dell'operazione. Nella presente causa gli effetti anticoncorrenziali in parola muovono dal venir meno del rapporto concorrenziale tra la Ryanair e l'Aer Lingus, che implicherebbe un rafforzamento del potere di mercato della Ryanair su un importante numero di collegamenti. Gli addebiti della ricorrente contro tale parte della valutazione sono stati esaminati e disattesi nell'ambito dell'esame del primo motivo. Essi saranno anche oggetto di una valutazione collegamento per collegamento nell'ambito del terzo motivo.

²⁴⁹ Alla luce di ciò, non è pertinente ai fini dell'analisi affermare, come fa la ricorrente, che l'assenza di ingresso sui collegamenti che gestisce a partire da Dublino dimostra che i prezzi e la capacità da essa proposti sono talmente competitivi che nessun

concorrente avrebbe interesse ad entrare in competizione con la medesima. Anche ritenendo fondata tale asserzione, essa rinvia ad una situazione della concorrenza ove l'Aer Lingus è presente quale concorrente della Ryanair o rappresenta il concorrente potenziale più probabile. Orbene, nella presente fase dell'analisi, ciò che conta non è la situazione attuale, ma la situazione generata dalla concentrazione su collegamenti dominati dall'insieme Ryanair-Aer Lingus.

250 Parimenti l'asserzione della ricorrente secondo cui non intende applicare prezzi superiori al livello risultante dal gioco della concorrenza in seguito all'operazione, poiché ciò risulterebbe dal fatto che, sui collegamenti ove essa è attualmente l'unico vettore, i prezzi da essa praticati sono ugualmente, o addirittura, più bassi di quelli praticati sui collegamenti ove si confronta con la concorrenza, non è idonea a rimettere in questione l'analisi della Commissione relativa alle barriere all'ingresso. Infatti, come fa valere la Commissione il controllo delle concentrazioni si distingue dal controllo degli abusi di posizione dominante nel senso che si ricollega al controllo delle strutture di mercato e non al controllo del comportamento delle imprese. Il controllo delle concentrazioni ha per obiettivo di evitare, sulla base di un'analisi prospettica delle strutture del mercato, la realizzazione di un'operazione che ostacolerebbe in maniera significativa una concorrenza effettiva nel mercato comune o in una parte sostanziale di quest'ultimo, segnatamente in seguito alla creazione o al rafforzamento di una posizione dominante. Quanto ai prezzi, il criterio pertinente è quindi quello che permette di determinare se l'ingresso sul mercato di un nuovo concorrente sarebbe idoneo ad impedire un aumento dei prezzi oltre il livello prevalente prima dell'operazione. Il criterio dei prezzi non è l'unico criterio da prendere in considerazione, giacché la realizzazione dell'operazione può incidere anche sulla capacità disponibile, sulla scelta o sulla qualità dei servizi, o persino sull'innovazione.

251 Senza l'Aer Lingus, grande sarebbe la tentazione per la Ryanair di massimizzare i suoi profitti tenendo conto dell'assenza di pressione concorrenziale connessa all'assorbimento del suo principale concorrente attuale o potenziale sui mercati interessati. Le intenzioni della Ryanair circa l'utilizzazione dell'Aer Lingus o della sua pratica

pregressa in materia tariffaria non rimettono in questione la plausibilità del rischio strutturale di cui trattasi, che emerge dall'analisi degli effetti anticoncorrenziali connessi all'eliminazione della concorrenza tra le parti della concentrazione.

²⁵² Di conseguenza risulta da quanto precede che non si può addebitare alla Commissione di aver effettuato una valutazione erronea della situazione della concorrenza non tenendo sufficientemente conto del modello economico della Ryanair nel considerare le probabilità di ingresso sui mercati in questione.

4. Sui vantaggi connessi al possesso di basi operative in Irlanda

a) Argomenti delle parti

²⁵³ In via preliminare la ricorrente contesta il fatto che l'asserita «posizione di forza» detenuta da essa stessa e dall'Aer Lingus sia dovuta all'importanza delle loro basi in Irlanda. La Commissione avrebbe ommesso di fornire una definizione della nozione di base e si limiterebbe ad asserire che la forte presenza della Ryanair e dell'Aer Lingus all'aeroporto di Dublino conferirebbe loro un vantaggio sulle compagnie aeree rivali. Orbene, gli asseriti vantaggi risulterebbero dalla rete della Ryanair e non dalle sue basi. Peraltro la Commissione avrebbe attribuito un peso considerevole alle risposte

date dai concorrenti e da terzi interessati al questionario relativo alle basi, in particolare a quello del Ministero irlandese dei trasporti, contrario alla concentrazione. La Commissione avrebbe del pari negato la pertinenza dei dati forniti dalla Ryanair per dimostrare l'assenza di qualsiasi vantaggio tratto dal possesso di una base a Dublino o per raffrontare la situazione con quella delle basi di Charleroi e Hahn (v. la relazione della RBB Economics del 20 febbraio 2007, relativa alle barriere all'ingresso, e la nota del direttore generale aggiunto della Ryanair del 28 novembre 2006, relativa agli aspetti economici di una base aerea). La Commissione avrebbe quindi invertito l'onere della prova e non si sarebbe comportata come un'«autorità decisionale oggettiva ed imparziale».

254 In primo luogo, la ricorrente contesta l'esistenza di economie di scala al livello delle basi. Il calcolo delle economie di costi realizzato dall'Aer Lingus e datato 19 febbraio 2007, cui si riferirebbe la Commissione nella nota a piè di pagina n. 414 della decisione impugnata, sarebbe stato effettuato sulla base di ipotesi. L'Aer Lingus, la cui flotta sarebbe essenzialmente basata a Dublino, non potrebbe operare alcuna distinzione tra le economie di scala connesse alla dimensione della flotta e quelle connesse alla dimensione della base. Infatti i servizi alla clientela o i servizi di scalo potrebbero essere dati senza difficoltà in appalto all'aeroporto di Dublino senza che ciò penalizzi le compagnie aeree che non vi dispongono di una base. La Ryanair stessa farebbe ricorso ad un siffatto appalto per i servizi di manutenzione a terra. La Dublin Airport Authority plc (società di gestione degli aeroporti di Dublino, Cork e Shannon) non offrirebbe alla Ryanair condizioni di accesso ai sistemi di registrazione migliori di quelle accordate alle altre compagnie ed i banchi di informazione potrebbero essere condivisi senza difficoltà con altri vettori. Per quanto riguarda le perturbazioni, la ricorrente ricorda che «fa circolare a turno» quattro aerei di riserva nelle sue 23 basi. Pertanto eventuali economie di costi risultanti dal raggruppamento degli aerei di riserva sarebbero connesse alla flotta e non alla base. Quanto alle bande orarie ed ai posti di stazionamento, la ricorrente fa osservare, anzitutto, che il regolamento (CEE) del Consiglio 18 gennaio 1993, n. 95, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (GU L 14, pag. 1), esige che, in occasione dell'assegnazione di nuove bande orarie, i nuovi arrivati siano favoriti rispetto ai vettori già operativi. Inoltre, i vettori già operativi ed i nuovi arrivati sarebbero posti su un piede di parità per quanto riguarda l'assegnazione dei posti di stazionamento e un vettore già presente in un aeroporto non fruirebbe di alcun vantaggio rispetto ad un nuovo arrivato. La ricorrente nega anche di continuare a disporre di una «posizione

negoziale più forte» nei confronti degli aeroporti e delle autorità di regolamentazione, contrariamente a quanto indicato al punto 383 del preambolo. La Ryanair non beneficerebbe, all'aeroporto di Dublino, di sconti connessi alla sua dimensione e non avrebbe speranza di ottenerne in seguito alla concentrazione. Per quanto riguarda vantaggi ottenuti nell'ambito di negoziazioni condotte con alcuni fornitori, gli elementi di costo più importanti della Ryanair concernerebbero la totalità della sua rete e non sarebbero determinati al livello di un aeroporto.

²⁵⁵ In secondo luogo, la ricorrente sostiene di non trarre dalla sua dimensione alcun vantaggio concorrenziale eccezionale all'aeroporto di Dublino, contrariamente a quanto indica il punto 384 del preambolo. Ad esempio, la Ryanair effettuerebbe sei turni quotidiani con il suo unico aereo con base a Cork, mentre ne effettuerebbe soltanto quattro in media con i suoi 19 aerei con base a Dublino. I suoi costi nei diversi aeroporti a partire dai quali essa effettua soltanto uno o due voli al giorno sarebbero anch'essi comparabili, o addirittura meno elevati, ai costi sostenuti nelle sue basi. Per di più, altre compagnie aeree potrebbero ritirare un aereo dai loro collegamenti in essere o aggiungere un aereo supplementare e utilizzare le loro basi all'altro estremo dei collegamenti che servono gli aeroporti di Dublino, Shannon e Cork per far concorrenza all'entità risultante dalla concentrazione. La Ryanair afferma inoltre di aver dimostrato che un aumento del numero dei suoi aerei con base a Dublino non avrebbe alcun sensibile impatto sui costi di esercizio. Infine, il fatto che la Ryanair gestisca volontariamente voli a destinazione di Dublino in partenza dall'altro estremo del collegamento sarebbe difficilmente compatibile con l'esistenza di un vantaggio a Dublino.

²⁵⁶ In terzo luogo, la ricorrente afferma di non disporre di una capacità di reazione più rapida di fronte alle modifiche della domanda per effetto di operazioni più importanti in partenza da un aeroporto, contrariamente a quanto indicato ai punti 389-392 della decisione impugnata. I vettori che non dispongono di una base in Irlanda avrebbero infatti il medesimo accesso all'informazione di quelli che ne dispongono. Inoltre, gli effetti stagionali sarebbero agevolmente previsibili qualunque sia la compagnia aerea. Infine le compagnie charter eserciterebbero un vincolo concorrenziale effettivo in alta stagione e per gli eventi eccezionali. Ad esempio, tali compagnie, pur non disponendo

di una base a Dublino, sarebbero capaci di assicurare voli durante il periodo invernale in caso di neve e poco importerebbe, quindi, stabilire se esse assicurino più voli al giorno durante l'anno.

²⁵⁷ In quarto luogo, la ricorrente considera che i concorrenti che dispongono di una base a Dublino eserciterebbero un vincolo sull'entità risultante dalla concentrazione, contrariamente alla tesi descritta ai punti 555-560 del preambolo. Sarebbe errato considerare che, per effetto di modelli economici diversi e di operazioni attuali di un importo trascurabile, la CityJet e l'Aer Arann non possano ampliare ancor più i loro servizi a Dublino onde esercitare un vincolo concorrenziale maggiore sull'entità risultante dalla concentrazione. La Commissione si sarebbe troppo focalizzata, in particolare, sull'importante clientela d'affari dell'Aer Arann, senza tener sufficientemente conto della rapida crescita di tale compagnia e della volontà di quest'ultima di praticare un'aggressiva concorrenza nei confronti della Ryanair. Inoltre le compagnie che dispongono di un aereo parcheggiato la notte all'aeroporto di Dublino costituirebbero anch'esse un vincolo, contrariamente alle affermazioni della Commissione ai punti 400 e 560 del preambolo. Una compagnia non avrebbe infatti bisogno di una base per effettuare voli al mattino e di sera.

²⁵⁸ In quinto luogo, secondo la ricorrente, i concorrenti che dispongono di una base all'altro estremo dei collegamenti con Dublino eserciterebbero un vincolo concorrenziale sull'entità risultante dalla concentrazione. Infatti, essendo l'Irlanda una «destinazione turistica pura», la maggior parte dei passeggeri sarebbe originaria di paesi diversi dall'Irlanda quanto meno sui collegamenti riguardo ai quali sono disponibili dati. Stando al ragionamento della Commissione, il fatto di disporre di una base in Irlanda costituirebbe dunque, in realtà, un inconveniente. La ricorrente rileva anche che, se la maggior parte delle compagnie aeree che servono l'aeroporto di Dublino non vi hanno fissato alcuna base, ciò dipende dalla circostanza che non vi hanno scorto alcuna utilità.

259 In sesto luogo, la ricorrente afferma che compagnie che gestiscono collegamenti da punto a punto privi di base, cosiddetti «collegamenti a W», costituiscono un vincolo concorrenziale effettivo per taluni di essi. Siffatti collegamenti sarebbero redditizi anche se effettuano solo uno-due percorsi andata-ritorno al giorno fra destinazioni ove le compagnie non dispongono di una base, come farebbe la Ryanair per taluni collegamenti.

260 La Commissione contesta tale argomentazione riferendosi alla decisione impugnata. Essa riconosce peraltro che economie di scala possono realizzarsi al livello di rete e di flotta. L'easyJet sarebbe la sola compagnia aerea a prestazioni minime che esercita attività di un'ampiezza simile a quelle della Ryanair. Tuttavia la Ryanair non può negare l'esistenza di economie di scala provenienti dall'esercizio di una base o di una rete senza contraddire i propri argomenti relativi agli incrementi di efficienza.

b) Giudizio del Tribunale

261 Nell'ambito dell'esame delle barriere all'ingresso, oggetto del presente motivo, la Commissione ha esaminato nella decisione impugnata le «[b]arriere all'ingresso associate alla posizione di forza della Ryanair e dell'Aer Lingus, che dispongono di importanti basi in Irlanda» (punto 7.8.3 della decisione impugnata). Secondo la Commissione il fatto che la Ryanair e l'Aer Lingus operino dalla stessa base a Dublino e che siano ugualmente presenti a Cork ed a Shannon è una delle ragioni per cui tali due compagnie aeree sono i «concorrenti immediati» sui collegamenti in partenza o a destinazione dell'Irlanda (punto 552 del preambolo). Emerge in proposito dalla prassi decisionale della Commissione che le economie di scala derivanti dalla flessibilità delle risorse nell'ambito di una base e dalla possibilità di suddividere gli oneri fissi tra numerosi collegamenti costituiscono una barriera all'ingresso, nel senso che «un vettore che dispone di una base di esercizio in un dato aeroporto fruirà di vantaggi

certi in materia di costi». Questo ruolo di barriera all'ingresso sarebbe rafforzato nella presente causa, tenuto conto dell'alleanza di due vettori aventi una presenza caratterizzata in un unico e medesimo aeroporto (punto 553 del preambolo e nota a piè di pagina n. 557 della decisione impugnata).

262 In tale contesto la Commissione ha esaminato nella decisione impugnata a quali condizioni altri vettori potessero sostituire il vincolo concorrenziale che veniva meno per effetto della concentrazione ed in quale misura l'assenza di base a Dublino potesse costituire una barriera all'ingresso. Essa ha esaminato tre ipotesi: quella del nuovo arrivato che stabilisce una base a Dublino, quella del nuovo arrivato che possiede già una base all'altro estremo del collegamento e quella del nuovo arrivato che fa il suo ingresso secondo la modalità collegamento per collegamento senza avere alcuna base a nessuno dei due estremi del collegamento (punto 554 del preambolo e punti 7.8.3.1-7.8.3.5 della decisione impugnata). La Commissione ne ha dedotto che le indicazioni erano insufficienti per pensare che un nuovo vettore avrebbe fatto il suo ingresso sul mercato con una base a Dublino, Cork o Shannon (punto 7.8.3.2 della decisione impugnata) e che un ingresso sul mercato basato su un aeroporto di destinazione ed un ingresso non basato su un aeroporto di destinazione non sarebbero generalmente sufficienti per sostituire il vincolo concorrenziale esercitato tra le parti della concentrazione prima dell'operazione contemplata (punto 7.8.3.5 della decisione impugnata, in particolare punto 584 del preambolo).

263 Le censure avanzate dalla ricorrente contro tale valutazione concernono sia la constatazione precedente secondo cui l'Aer Lingus ed essa stessa dispongono di una base importante a Dublino, il che sarebbe tale da conferire un vantaggio concorrenziale (punto 7.3.4 della decisione impugnata), sia, e in maniera superficiale, la constatazione formulata dalla Commissione, nell'ambito dell'analisi delle barriere all'ingresso, secondo cui i concorrenti che già dispongono di una base a Dublino non sarebbero probabilmente in grado di esercitare un vincolo efficace sulle parti della concentrazione nonché le conclusioni che ne sono state tratte (punti 7.8.3.1 e 7.8.3.2 della decisione impugnata).

264 Preliminarmente occorre rilevare che le censure della ricorrente relative al vantaggio concorrenziale conferito all'Aer Lingus ed alla stessa ricorrente dall'esistenza di una base a Dublino sono state esaminate e respinte nell'ambito dell'esame del primo motivo. Esse saranno del pari oggetto di un giudizio collegamento per collegamento nell'ambito dell'esame del terzo motivo. Il giudizio che segue è quindi valido solo in quanto siano criticati elementi accolti dalla Commissione nella decisione impugnata allo scopo di fondare la sua analisi delle barriere all'ingresso associate alla «posizione di forza» della Ryanair e dell'Aer Lingus in Irlanda.

265 Pertanto, circa l'asserzione secondo cui la Commissione non avrebbe definito la nozione di base (v. punto 253 supra), è sufficiente rilevare che una siffatta definizione figura, ad esempio, al punto 44 del preambolo, in cui il termine «base» viene utilizzato per qualificare gli aeroporti in cui determinate compagnie aeree concentrano i loro apparecchi e le loro attività, in quanto siffatte compagnie offrono principalmente voli in partenza ed a destinazione di tali aeroporti di immatricolazione. Tale nozione è stata dettagliatamente chiarita al punto 7.3.4 della decisione impugnata.

266 Quanto all'asserzione secondo cui la Commissione avrebbe utilizzato talune informazioni invece di altre ed avrebbe così invertito l'onere della prova (v. punto 253 supra), è sufficiente rilevare che tale affermazione è effettuata senza che sia dimostrata in altro modo. La ricorrente non può limitarsi a far valere, in maniera generale, che la Commissione ha attribuito un peso considerevole alle risposte fornite dai concorrenti e da terzi interessati, segnatamente il Ministero irlandese dei trasporti che era contrario alla concentrazione, e che tale istituzione ha negato la pertinenza dei dati in senso contrario fornitile dalla ricorrente in occasione del procedimento amministrativo. In assenza di chiarimenti che permettano di comprendere come le constatazioni effettuate nella decisione impugnata a partire da elementi ottenuti in occasione dell'inchiesta siano concretamente rimesse in questione da elementi prodotti dalla Ryanair in senso contrario, l'asserzione in parola deve essere respinta.

267 In merito alle economie di scala (v. punto 254 supra) e alla capacità di adattarsi alla domanda (v. punto 256 supra), gli addebiti della ricorrente devono essere considerati per il loro valore. La Commissione non contesta che la rete della Ryanair, che comprende 23 basi, le procura vantaggi significativi. L'analisi della Commissione verte tuttavia sui vantaggi che nella presente causa sono costituiti dalla base di Dublino nonché dalla presenza a Cork ed Shannon. Sono proprio tali barriere all'ingresso ad essere esaminate e non l'interesse ad avere una rete multibase come sono le reti della Ryanair e dell'easyJet in Europa. Al riguardo la Commissione ha ricordato nella decisione impugnata che disporre di una base in un aeroporto presentava due vantaggi rilevanti: da una parte, permetterebbe al vettore di fruire di taluni vantaggi in termini di costi e, dall'altra, ne aumenterebbe la flessibilità permettendogli di reagire più rapidamente alle variazioni della domanda (punto 555 del preambolo).

268 Diversamente dalle affermazioni della Ryanair secondo cui qualsiasi vettore potrebbe ottenere gli stessi vantaggi che essa otterrebbe a Dublino, l'analisi effettuata sul punto dalla Commissione non è teorica. In particolare la Commissione ha concretamente esaminato la situazione degli altri due concorrenti che dispongono di una base a Dublino, cioè la CityJet con 3 apparecchi e l'Aer Arann con 4 apparecchi, contro i 22 apparecchi a corto raggio dell'Aer Lingus ed i 20 apparecchi della Ryanair. Essa ha rilevato che tali concorrenti non avevano sviluppato la loro base in maniera significativa nel corso degli ultimi anni e che non intendevano farlo per ragioni loro (punti 556-558 del preambolo). La Commissione ha ugualmente sottolineato che qualsiasi espansione a Dublino aggraverebbe il problema di saturazione dell'aeroporto e potrebbe originare problemi di bande orarie per taluni aeroporti di destinazione (punto 559). La Commissione ha del pari rilevato come, dall'analisi effettuata in occasione dell'inchiesta approfondita, risultasse che nessuno dei potenziali concorrenti identificati dalla Ryanair aprirebbe una base in Irlanda in caso di aumento dei prezzi dopo la concentrazione (punto 562 del preambolo e note a piè di pagina nn. 563 e 564 della decisione impugnata). Diversi concorrenti citati dalla Ryanair si sono peraltro ritirati dal collegamento che assicuravano con Dublino nel corso degli ultimi anni [come la British Airways dal collegamento Dublino-Londra (Heathrow) e l'Alitalia dal collegamento Dublino-Milano]. Gli argomenti della ricorrente su tale punto (v. punto 257 supra) si limitano a riprendere il contenuto della decisione impugnata per asserirne il carattere

erroneo, senza tuttavia spiegare in che cosa consisterebbe lo sviluppo delle attività della CityJet e dell'Aer Arann, e ciò nonostante ragioni convincenti siano illustrate nella decisione impugnata per chiarire che non si verificherebbe uno sviluppo siffatto.

269 Quanto all'incidenza delle compagnie di linea o charter che dispongono di un apparecchio parcheggiato di notte a Dublino per una stagione o per un anno (v. punti 256 e 257 supra), la Commissione ha rilevato nella decisione impugnata che i vantaggi di cui fruirebbero tali compagnie non erano comparabili a quelli inerenti all'esercizio di una base, segnatamente per quanto riguarda la flessibilità che permette lo scambio dei collegamenti, il reimpiego degli apparecchi, la riduzione al minimo delle spese connesse a perturbazioni, la sostituzione degli equipaggi, il servizio alla clientela o la notorietà del marchio (punto 560 del preambolo). Orbene, rilevanti nel caso di specie sono i vantaggi connessi all'esercizio di una base e non la possibilità di effettuare voli verso tale o tal'altra destinazione ricorrendo ad un aereo.

270 Circa l'utilizzazione degli aerei (v. punto 255 supra), la ricorrente critica l'analisi effettuata dalla Commissione nella fase dell'esame del suo rapporto concorrenziale con l'Aer Lingus (punto 384 del preambolo). La differenza di livello nell'utilizzo tra l'aereo con base a Cork e gli aerei con base a Dublino non è pertinente al fine di valutare il vantaggio conferito dall'utilizzazione della base di Dublino in quanto tale. Orbene, proprio questo vantaggio è posto in risalto dalla Commissione nella decisione impugnata (punti 552 e segg. del preambolo).

271 In merito alle ipotesi di ingresso sul mercato via un aeroporto di immatricolazione situato all'altro estremo del collegamento o via un collegamento sprovvisto di base (v. punti 258 e 259 supra), gli argomenti della ricorrente si limitano a riprendere le constatazioni effettuate nella decisione impugnata, senza essere idonei a rimetterle in discussione. Tali argomenti sono essenzialmente teorici e non forniscono alcuna risposta agli elementi concreti addotti nella decisione impugnata al fine di considerare che i nuovi arrivati potenziali che dispongono di una base all'altro estremo di

un collegamento sono svantaggiati (punto 7.8.3.3 della decisione impugnata) e che l'ingresso di una compagnia che si appoggia ad un servizio da punto a punto per un collegamento è improbabile (punto 7.8.3.4 della decisione impugnata).

- ²⁷² Risulta da quanto precede che gli argomenti della ricorrente relativi alla critica dell'analisi delle barriere all'ingresso rappresentate dai vantaggi connessi all'esercizio di una base operativa in Irlanda devono essere respinti.

5. Sui costi ed i rischi connessi ad un ingresso sul mercato

a) Argomenti delle parti

- ²⁷³ La ricorrente nega che il suo marchio e le sue tecniche di commercializzazione nonché quelle dell'Aer Lingus possano costituire un vantaggio concorrenziale. La rapida espansione della Ryanair in questi ultimi anni sarebbe sufficiente per dimostrare che non è necessario detenere un marchio riconosciuto per entrare su un nuovo mercato. Parimenti il riuscito ingresso dell'easyJet sui collegamenti interni francesi dimostrerebbe che i vettori locali non detengono, per effetto di tale circostanza, alcun vantaggio. I motori di ricerca e le tabelle di raffronto dei prezzi su Internet faciliterebbero il compito ai nuovi arrivati e, comunque, le spese relative alla commercializzazione sarebbero molto basse quando sono connesse ai collegamenti o ai passeggeri trasportati.

- 274 La ricorrente fa anche valere che il settore del trasporto aereo europeo è un esempio tipico in cui le barriere all'ingresso sono poco elevate grazie al debole importo delle spese potenzialmente non recuperabili. L'importo di tali spese non sarebbe molto elevato a causa delle numerose possibilità di leasing e degli altri tipi di finanziamento disponibili nell'industria. Al riguardo i «costi di opportunità» concernenti gli aerei e gli investimenti addizionali in nuovi aerei, richiamati dalla Commissione al punto 621 del preambolo, non sarebbero spese potenzialmente non recuperabili. Infatti, gli aerei in questione potrebbero essere agevolmente venduti o affittati su mercati secondari. Spetterebbe alla Commissione dimostrare l'esistenza di spese non recuperabili sufficientemente elevate da costituire una barriera all'ingresso.
- 275 La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, contesta gli argomenti della ricorrente riferendosi alla decisione impugnata.

b) Giudizio del Tribunale

- 276 Nella decisione impugnata la Commissione ha considerato che i costi ed i rischi connessi ad un ingresso erano significativi «in un mercato già servito da due potenti compagnie aeree dai marchi ben affermati» (punto 7.8.4 della decisione impugnata). Queste due compagnie rappresenterebbero insieme il 68% del traffico totale di passeggeri e l'80% del traffico di passeggeri relativo ai principali servizi a corto raggio intraeuropei in partenza e a destinazione dell'Irlanda.
- 277 Al fine di disattendere le osservazioni della Ryanair sul punto, la Commissione ha rilevato che la notorietà era idonea a costituire una barriera all'ingresso, come risulta dagli orientamenti [punto 71, lett. c), degli orientamenti] e dalla sua precedente prassi decisionale nel settore del trasporto aereo di passeggeri. Orbene, tanto l'Aer Lingus

quanto la Ryanair disporrebbero di uno «status di notorietà» in Irlanda, il che costituirebbe un vantaggio significativo grazie all'esperienza acquisita sul mercato irlandese, alla nomea connessa a tale status e al fatto che l'ingresso esigerebbe elevati costi di commercializzazione (punti 588-591 del preambolo e punti 7.8.4.1-7.8.4.3 della decisione impugnata).

278 Per quanto concerne i vantaggi connessi al marchio ed ai costi di commercializzazione, gli argomenti della ricorrente mettono in risalto tanto la situazione particolare di quest'ultima, la cui notorietà è fondatamente sottolineata dalla Commissione nella decisione impugnata, quanto la situazione predominante in un mercato diverso dall'Irlanda. È dunque poco verosimile che un'altra compagnia aerea possa avvalersi degli stessi risultati della Ryanair senza investimenti significativi. Parimenti, quanto al raffronto effettuato con la situazione dell'easyJet in Francia, si deve rilevare che la Commissione ha sottolineato nella decisione impugnata che tale compagnia aerea non era riuscita a stabilirsi in Irlanda (punti 635 e segg. del preambolo). Siffatti argomenti non permettono quindi di rimettere in discussione la conclusione cui è pervenuta la Commissione nella decisione impugnata secondo la quale un nuovo arrivato dovrebbe farsi carico di accresciuti costi di commercializzazione onde poter far fronte all'entità risultante dalla concentrazione che dispone di due marchi di notorietà molto elevata in Irlanda.

279 Circa l'affermazione della Commissione secondo cui l'ingresso sul mercato implica un rischio di costi non recuperabili per i concorrenti (punto 7.8.4.4 della decisione impugnata), gli argomenti della ricorrente sono troppo generici per rimetterne in questione la fondatezza. In particolare, non spettava nella fattispecie alla Commissione dimostrare sul piano generale l'esistenza di spese non recuperabili sufficientemente elevate da costituire una barriera all'ingresso. La Commissione era solo tenuta a spiegare per quali ragioni talune spese non recuperabili rappresentino barriere all'ingresso atte a dissuadere un nuovo concorrente potenziale dall'entrare in concorrenza con l'entità risultante dalla concentrazione. La caratterizzazione di un siffatto effetto dissuasivo può essere presa perfettamente in considerazione nell'ambito dell'analisi delle barriere all'ingresso.

- 280 La decisione impugnata contiene in proposito elementi di prova sufficienti a corroborare le affermazioni ivi formulate. Infatti, fondatamente la Commissione ha descritto nella decisione impugnata che un ingresso in Irlanda necessitava spese considerevoli al fine di consolidare un marchio in grado di competere con la Ryanair e l'Aer Lingus e di avere accesso a nuovi clienti. Tali spese rappresenterebbero l'essenziale di quelle connesse all'apertura di un collegamento, come indicato nella testimonianza citata dalla Commissione nella decisione impugnata (nota a piè di pagina n. 610 della decisione impugnata). Altre spese non recuperabili sono necessariamente connesse agli investimenti supplementari relativi all'acquisto, al noleggio o al reimpiego di un apparecchio da un collegamento ad un altro nonché al funzionamento ed all'operatività dell'apparecchio stesso e dei servizi connessi (punto 621 del preambolo).
- 281 Risulta da quanto precede che gli argomenti della ricorrente relativi alla critica dell'analisi delle barriere all'ingresso rappresentate dai costi e dai rischi connessi ad un ingresso sul mercato devono essere respinti.

6. *Sulla reputazione della Ryanair quale barriera all'ingresso*

a) Argomenti delle parti

- 282 La ricorrente afferma che la sua politica aggressiva fondata su prezzi bassi grazie ai suoi costi ridotti non costituisce una barriera all'ingresso, contrariamente alle affermazioni della Commissione ai punti 624-660 del preambolo. Il comportamento della Ryanair sarebbe quello di un operatore che evolve normalmente in un mercato liberalizzato. Inoltre la Commissione non avrebbe provato l'esistenza di un pregiudizio

effettivo causato ai consumatori dimostrando che la Ryanair applicava prezzi superiori al livello concorrenziale una volta che il concorrente ha lasciato il mercato. I consumatori sarebbero in realtà serviti meglio dopo l'uscita del concorrente che prima del suo ingresso. Infine numerose compagnie aeree sarebbero pervenute a parcheggiare i loro aerei in aeroporti ove la Ryanair già disponeva di una base importante, quale l'aeroporto di Charleroi.

- ²⁸³ La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, contesta gli argomenti della ricorrente riferendosi alla decisione impugnata.

b) Giudizio del Tribunale

- ²⁸⁴ La Commissione ha illustrato ai punti 624-660 della decisione impugnata per quali motivi il rischio di «rappresaglie aggressive» da parte dell'insieme Ryanair-Aer Lingus era elevato qualora un potenziale concorrente tentasse di entrare su uno dei collegamenti interessati dall'operazione (punto 7.8.5 della decisione impugnata). Tale conclusione poggia sui risultati dell'inchiesta svolta dalla Commissione, da cui emerge che la Ryanair è nota per la concorrenza aggressiva che attua in caso di un nuovo ingresso sul mercato irlandese, in particolare diminuendo temporaneamente i prezzi ed aumentando la capacità al fine di costringere il nuovo arrivato a rinunciare ai collegamenti in partenza o a destinazione dell'Irlanda (punto 625 del preambolo e nota a piè di pagina n. 615 della decisione impugnata).

285 In risposta all'argomento della Ryanair descritto nell'ambito del procedimento amministrativo secondo cui il rischio di «rappresaglie aggressive» da parte dell'insieme Ryanair-Aer Lingus non sarebbe effettivo per i concorrenti dato che la Ryanair fatturerebbe comunque gli stessi prezzi bassi, che il concorrente sia attivo o meno sullo stesso collegamento, la Commissione ha indicato nella decisione impugnata come risultasse dall'inchiesta che la Ryanair tiene conto della politica tariffaria dei suoi concorrenti per agire di conseguenza (punti 627-634 del preambolo). La Commissione ha presentato al riguardo vari esempi dettagliati che riguardano il tentativo di ingresso dell'easyJet (punto 7.8.5.1 della decisione impugnata), il tentativo di ingresso della MyTravelLite (punto 7.8.5.2 della decisione impugnata) ed il tentativo di ingresso della Go Fly (punto 7.8.5.3 della decisione impugnata).

286 Si deve constatare che gli argomenti della ricorrente relativi all'esame in parola si limitano a riprendere l'argomentazione precedentemente svolta in occasione del procedimento amministrativo e confutata nella decisione impugnata. Dunque, in quest'ultima, la Commissione ha descritto sufficientemente in diritto gli elementi che permettono di fondare la conclusione secondo cui la Ryanair riduce i prezzi ed aumenta le sue frequenze in maniera sistematica quando concorrenti fanno il loro ingresso sul mercato irlandese. Come indicato nella decisione impugnata (punto 7.8.5.4 della decisione impugnata), il rischio di reazione aggressiva in parola sarebbe ancora più importante dopo la concentrazione poiché l'insieme Ryanair-Aer Lingus diventerebbe l'operatore dominante su quasi tutti i collegamenti in partenza ed a destinazione dell'Irlanda. La Ryanair, che si è fatta la reputazione di dissuadere qualsiasi arrivo concorrente, istituisce di fatto una barriera all'ingresso di nuovi concorrenti.

287 Il dibattito a questo proposito non verte sulla politica dei prezzi praticata dalla Ryanair, ma sulla caratterizzazione della reputazione aggressiva della stessa quale barriera all'ingresso, e, sotto tale profilo, i motivi illustrati nella decisione impugnata sono sufficienti a provare per quale motivo il passato comportamento della Ryanair è idoneo a dissuadere potenziali concorrenti dall'entrare su un mercato ove essa sarebbe presente.

288 Conseguentemente gli argomenti relativi all'esame dell'incidenza della reputazione della Ryanair sull'arrivo di potenziali concorrenti devono essere respinti.

7. *Sulla tempestività*

a) Argomenti delle parti

289 La ricorrente fa valere che la Commissione ha indicato, al punto 308 della comunicazione degli addebiti, che «l'apertura di un nuovo collegamento in partenza da un nuovo aeroporto può prendere da tre a dodici mesi» e che «[o]ccorrono sino a dodici mesi per assicurare la sua redditività». Orbene la Commissione, invece di considerare tale ingresso come tempestivo conformemente al periodo di due anni fissato negli orientamenti, avrebbe ritenuto erroneamente nella decisione impugnata che esistevano di conseguenza elevate barriere all'ingresso.

290 La Commissione fa osservare che il momento preciso in cui deve avvenire l'ingresso dipende dalle caratteristiche e dalla dinamica del mercato, come anche da specifiche capacità dei nuovi concorrenti potenziali.

b) Giudizio del Tribunale

²⁹¹ Il punto 74 degli orientamenti, intitolato «Tempestività», cui si riferisce la ricorrente, indica quanto segue:

«La Commissione esamina se l'ingresso sia abbastanza rapido e duraturo da impedire o vanificare l'esercizio di un potere di mercato. Quali siano da considerare tempi adeguati dipenderà dalle caratteristiche e dalla dinamica del mercato, come anche dalle capacità specifiche dei nuovi concorrenti potenziali. Tuttavia, un ingresso viene di norma considerato tempestivo solo se ha luogo entro due anni».

²⁹² Limitandosi a citare il punto 308 della comunicazione degli addebiti, senza riferirsi al contenuto della decisione impugnata, la ricorrente sostiene che il tempo necessario per permettere un ingresso a partire da un nuovo aeroporto ed assicurarne la redditività non è stato correttamente preso in considerazione dalla Commissione nella decisione impugnata.

²⁹³ Occorre rilevare in proposito che la valutazione degli ostacoli all'ingresso sul mercato dipende dalle caratteristiche di quest'ultimo nonché dalle capacità dei nuovi concorrenti potenziali.

²⁹⁴ Circa la tempestività dell'ingresso, la Commissione ha menzionato un termine che non deve di norma superare due anni, negli orientamenti, ed un termine compreso fra tre e dodici mesi, nella comunicazione degli addebiti. La Ryanair indica, dal canto

suo, che le occorrono solo alcune settimane per avviare un collegamento. In realtà il suddetto termine dipende dalla situazione esaminata.

295 Pertanto, negli orientamenti, la Commissione si limita in ogni caso a fornire una cornice di analisi idonea ad essere applicata e ulteriormente perfezionata e sviluppata dalla medesima nei casi che sarà chiamata ad esaminare (punto 6 degli orientamenti). Nel caso di specie il termine indicato nella comunicazione degli addebiti rinvia ad un'ipotesi di ingresso effettuato a partire da un nuovo aeroporto, mentre il termine richiamato dalla Ryanair corrisponde alla reputazione dell'impresa stessa. I suddetti termini non sono né contraddittori né rivelatori di una valutazione errata della Commissione nella decisione impugnata.

296 Infatti, nell'ambito dell'analisi delle barriere all'ingresso effettuata nella decisione impugnata, la Commissione ha essenzialmente posto l'accento sulla probabilità di ingressi seri sui collegamenti interessati e sulla questione se ingressi siffatti presentassero un'importanza sufficiente per dissuadere o contrastare gli effetti anticoncorrenziali dell'operazione. Tale analisi è stata svolta tenendo conto delle caratteristiche proprie del mercato e dei suoi attori. La ricorrente non illustra perché tale analisi poggerebbe su una valutazione errata della nozione di tempestività e nemmeno sotto quale profilo potrebbe essere modificata.

297 Ne consegue che l'argomento relativo alla tempestività deve essere respinto.

8. *Sull'esistenza di collegamenti più redditizi fuori dell'Irlanda*

a) Argomenti delle parti

²⁹⁸ La ricorrente sostiene che gestire collegamenti a partire da Dublino sarebbe almeno altrettanto redditizio «che a partire dall'Europa dell'Est o dalla Scandinavia», contrariamente a quanto sostiene la Commissione nella decisione impugnata (punti 661-669 del preambolo). Le spese di commercializzazione non sarebbero più elevate in Irlanda che altrove. Circa 90 compagnie aeree, tra cui numerosi concorrenti recenti, utilizzerebbero attualmente l'aeroporto di Dublino. Non sarebbe necessario che l'Irlanda disponga di aeroporti secondari, poiché quelli di Dublino, Cork e Shannon sarebbero facilmente accessibili agli operatori a prestazioni minime. Varie compagnie aeree (British Airways, CityJet, Lufthansa, bmi, easyJet, TAP Portugal e SkyEurope Airlines) si sarebbero dichiarate pronte a entrare sul mercato costituito dall'aeroporto di Dublino, ma tali informazioni sarebbero state omesse o ignorate dalla Commissione. Il dinamismo dell'economia irlandese faciliterebbe un ingresso del genere.

²⁹⁹ La Commissione afferma di aver presentato, ai punti 663-668 del preambolo, dati empirici che fanno emergere che i concorrenti non consideravano il mercato irlandese attrattivo per un ingresso e che pertanto non potevano impiantarsi sul medesimo.

b) Giudizio del Tribunale

300 Nella decisione impugnata la Commissione ha rilevato che dalla sua inchiesta risultava che, secondo numerosi concorrenti, il mercato irlandese non era particolarmente attrattivo e che numerosi concorrenti potenziali avevano indicato che avrebbero preferito cercare di avviare nuovi collegamenti verso destinazioni diverse dall'Irlanda (punto 663 del preambolo).

301 Nella decisione impugnata la Commissione ha presentato varie ragioni per spiegare questo risultato:

- l'ingresso sul mercato implicherebbe costi di commercializzazione ben più elevati dell'ingresso su altri mercati in cui nessun potente vettore a bassi costi, che dispone di una base fissa, è già presente (punto 664 del preambolo);
- il mercato irlandese sarebbe considerato un mercato relativamente piccolo, che rappresenta solo quattro milioni di abitanti, cioè meno della metà della popolazione della «zona della Grande Londra» (punto 665 del preambolo);
- in generale, il «piccolo mercato irlandese» non sarebbe considerato come il mercato più redditizio o il mercato la cui crescita sarebbe la più rapida rispetto a quello dell'«Europa dell'Est» o della «Scandinavia» (punto 666 del preambolo);

- la situazione geografica dell'Irlanda dissuaderebbe piuttosto che incoraggiare i nuovi ingressi (punto 667 della decisione impugnata);

- gli incentivi di un vettore in rete che gestisce un collegamento tra Dublino e la sua piattaforma (hub) sarebbero diversi da quelli di un vettore da punto a punto, il che ridurrebbe il loro vincolo concorrenziale; un vettore in rete mirerebbe essenzialmente a trasportare i viaggiatori in transito verso il suo hub, da dove partirebbero per la loro destinazione finale, mentre un vettore da punto a punto si consacrerrebbe principalmente alla massimizzazione dell'utilizzo dell'apparecchio per collegamenti da punto a punto (punto 668 del preambolo);

- per le compagnie a prestazione minime l'Irlanda presenterebbe l'inconveniente di non disporre di aeroporti secondari nella zona di Dublino (punto 669 del preambolo).

³⁰² Occorre constatare che gli argomenti avanzati dalla ricorrente per criticare l'analisi in parola non sono tali da rimetterla in questione. Infatti, l'affermazione della ricorrente secondo cui gestire collegamenti a partire da Dublino sarebbe almeno altrettanto redditizio «che a partire dall'Europa dell'Est o dalla Scandinavia» non può essere sufficiente per rimettere in discussione le testimonianze apportate dai potenziali concorrenti sulla questione di un ingresso a Dublino (v., ad esempio, le note a piè di pagina nn. 666, 668 e 669 della decisione impugnata). Parimenti l'affermazione relativa alle spese di commercializzazione non prende in considerazione la situazione particolare della Ryanair sul mercato irlandese, che è già stata esaminata (v. punti 277 e 278 supra). Gli esempi di entrate recenti invocati dalla Ryanair sono stati esaminati e confutati a sufficienza di diritto dalla Commissione al punto 633 del preambolo (v. punto 244 supra). Peraltro, anche se il dinamismo dell'economia irlandese è preso in considerazione dagli operatori, si tratta di un elemento che, in quanto tale, può continuare ad evolvere a seconda della situazione economica generale.

303 Risulta da quanto precede che gli argomenti sviluppati dalla ricorrente al fine di contestare la redditività, più importante per taluni concorrenti, di collegamenti gestiti «a partire dall'Europa dell'Est o dalla Scandinavia» rispetto a quella di collegamenti gestiti a partire da Dublino devono essere respinti.

9. Sulla saturazione aeroportuale

a) Argomenti delle parti

304 La ricorrente contesta che l'asserita saturazione dell'aeroporto di Dublino costituisca una barriera all'ingresso. In pratica la disponibilità delle bande orarie sarebbe ridotta solo per un'ora al mattino, per gli aerei in partenza, e per uno o due brevi periodi che possono raggiungere una mezz'ora a fine pomeriggio e la sera, per gli aerei in arrivo. Sarebbe frequente che gli aeroporti conoscano periodi siffatti di grande attività pur conservando possibilità sostanziali di crescita. Affinché le compagnie aeree concorrenti possano effettuare tre-quattro viaggi andata-ritorno al giorno, sarebbe sufficiente che esse assicurino i voli a destinazione di Dublino in partenza da basi situate all'altro estremo del collegamento, evitando i periodi in cui le piste dell'aeroporto di Dublino sono molto sature. Inoltre l'aumento considerevole del numero di passeggeri a Dublino si verificherebbe nonostante la capacità dell'aeroporto, che tuttavia la Dublin Airport Authority avrebbe ritenuto limitata. La capacità dell'aeroporto dovrebbe aumentare per effetto del programma di sviluppo su vasta scala di cui quest'ultimo è attualmente oggetto e rimarrebbe disponibile la capacità sui collegamenti, compresi quelli a breve termine. Comunque, se la saturazione delle bande orarie avesse

costituito un problema, quest'ultimo avrebbe potuto essere facilmente risolto grazie ad impegni sulle bande, secondo la prassi passata della Commissione nel settore.

³⁰⁵ La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, contesta gli argomenti della ricorrente riferendosi alla decisione impugnata.

b) Giudizio del Tribunale

³⁰⁶ Nella decisione impugnata la Commissione ha rilevato che la saturazione degli aeroporti costituiva un'«altra barriera importante all'ingresso sul mercato», vuoi per la necessità di ottenere un terminale dalla capacità sufficiente, vuoi per la capacità delle piste il cui utilizzo è subordinato all'assegnazione di bande aventi una disponibilità limitata (punto 7.8.7 della decisione impugnata, in particolare i punti 670 e 671 del preambolo).

³⁰⁷ La Commissione ha del pari esaminato i vincoli di capacità all'aeroporto di Dublino (punto 7.8.7.1 della decisione impugnata). Essa ha rilevato che l'inchiesta aveva dimostrato che i nuovi arrivi potenziali venivano dissuasi dalla saturazione delle piste nelle ore di punta e dall'insufficienza delle aree di stazionamento. Poche sarebbero le opportunità che tali problemi vengano meno in un prossimo futuro, dato che la costruzione di una nuova pista sarebbe prevista solo per il 2011 o 2012, il che non permetterebbe l'ingresso rapido di potenziali concorrenti. La situazione in aeroporti diversi da quello di Dublino è stata successivamente esaminata (punto 7.8.7.2 della

decisione impugnata) e dettagliata collegamento per collegamento (punto 7.9 della decisione impugnata).

308 Da ultimo la Commissione ha sottolineato che la saturazione degli aeroporti svolgeva un ruolo dissuasivo per i nuovi arrivati potenziali, sia per quanto concerne la parte della clientela sensibile al fattore tempo o i passeggeri per affari (tra il 20 ed il 30% della clientela secondo la Commissione) che per i passeggeri in viaggio di piacere (punto 7.8.7.3 della decisione impugnata).

309 Al riguardo occorre anche constatare che gli argomenti avanzati dalla ricorrente per criticare tale analisi sono stati confutati a sufficienza di diritto nella fase del procedimento amministrativo. La Commissione ha quindi chiarito, nella decisione impugnata, per quali ragioni la saturazione delle piste dell'aeroporto di Dublino nelle ore di punta nonché le difficoltà connesse all'insufficienza delle aree di stazionamento ponevano problemi ai concorrenti potenziali che auspicavano di gestire collegamenti in partenza da o per tale aeroporto, anche se disponevano di una base all'altro estremo del collegamento. Nella decisione impugnata la Commissione ha indicato anche che l'aumento della capacità dell'aeroporto di Dublino non si sarebbe realizzato a breve termine come fa valere la Ryanair. La questione della pertinenza degli impegni relativi alle bande orarie sarà esaminata, dal canto suo, nell'ambito dell'esame del quinto motivo che contempla quest'aspetto dell'analisi.

310 Deriva da quanto precede che l'argomento relativo alla saturazione aeroportuale deve essere respinto.

10. *Sulla posizione dell'insieme Ryanair-Aer Lingus all'aeroporto di Dublino*

a) Argomenti delle parti

³¹¹ La ricorrente sostiene che l'entità risultante dalla concentrazione non disponeva di un accresciuto potere di negoziazione nell'ambito del processo di consultazione concernente le tasse aeroportuali, la destinazione delle installazioni negli aeroporti o i progetti di espansione (punti 701-708 del preambolo). La Commission for Aviation Regulation, organismo del tutto indipendente al contempo dalla Ryanair e dall'Aer Lingus, deciderebbe del livello delle tasse che la Dublin Airport Authority può prelevare all'aeroporto di Dublino per le installazioni necessarie all'insieme degli utilizzatori. Inoltre, nella misura in cui la Ryanair ha avuto numerose controversie con la Dublin Airport Authority, non sussisterebbe alcuna ragione di credere che l'entità risultante dalla concentrazione abbia maggiori opportunità di influire sui progetti di espansione. La ricorrente fa anche osservare le incoerenze della Commissione nella decisione impugnata, poiché, da un lato, essa pretende che il fatto di disporre di una base importante a Dublino sia essenziale per realizzare i guadagni di efficienza operativa e, dall'altro, sostiene che sarebbe credibile la sua minaccia di ritirarsi da numerosi voli e con ciò stesso di rinunciare a tali asseriti vantaggi.

³¹² La Commissione contesta siffatto argomento che non terrebbe conto della situazione in caso di realizzazione dell'operazione.

b) Giudizio del Tribunale

- 313 Nella decisione impugnata la Commissione ha esaminato la posizione che l'entità risultante dalla concentrazione deterrebbe all'aeroporto di Dublino nei limiti in cui quest'ultima risulterebbe dalla combinazione delle due compagnie aeree che di gran lunga sono le maggiori utilizzatrici dell'aeroporto stesso (punto 7.8.8 della decisione impugnata).
- 314 Come risulta dal punto 36 degli orientamenti, tale potere di mercato è stato esaminato dalla Commissione al fine di valutare se l'entità risultante dalla concentrazione possa utilizzarlo per ostacolare l'ingresso o l'espansione dei concorrenti (punto 701 del preambolo). In esito a tale esame, la Commissione ha considerato che non era privo di fondamento il timore dei concorrenti della Ryanair che l'entità risultante dalla concentrazione avrebbe utilizzato la sua maggioranza in seno al Dublin Airport Coordination Committee (comitato di coordinamento dell'aeroporto di Dublino, nel quale l'insieme Ryanair-Aer Lingus deterrebbe la maggioranza dei voti, gestendo oltre il 56% dei «movimenti di trasporto aereo») e la sua straordinaria posizione di forza all'aeroporto di Dublino per influenzare il regolatore, talché quest'ultimo organizzasse l'aeroporto secondo le esigenze della Ryanair. La Commissione ha concluso la sua analisi rilevando che la concentrazione permetterebbe alla nuova entità di «pesare in maniera più rilevante» nel processo di consultazione concernente le tasse aeroportuali, l'attribuzione delle installazioni dell'aeroporto o i progetti di espansione, il che potrebbe rendere più difficile l'ingresso o l'espansione dei suoi concorrenti (punti 706-708 della decisione impugnata).
- 315 Gli argomenti sviluppati dalla ricorrente per contestare tale analisi non sono idonei a rimetterne in discussione la fondatezza. Nella decisione impugnata la Commissione ha presentato a sufficienza di diritto le ragioni per cui l'entità risultante dalla concentrazione disporrebbe di un accresciuto potere di mercato che le permetterebbe di influenzare le decisioni relative a taluni aspetti della gestione dell'aeroporto di Dublino. In particolare, quanto alla possibilità per la nuova entità di ottenere tasse

aeroportuali, la Commissione ha fornito alcune illustrazioni nella decisione (punto 702 del preambolo).

- 316 Conseguentemente l'argomento relativo alla posizione dell'insieme Ryanair-Aer Lingus all'aeroporto di Dublino deve essere respinto.
- 317 Risulta dall'insieme di quanto precede che il secondo motivo deve essere respinto nella sua integralità.
- 318 L'incidenza di tale risposta sulla valutazione dell'analisi degli effetti dell'operazione sulla concorrenza necessita nondimeno l'esame del terzo e del quarto motivo, i quali sono consacrati alla questione in parola.

C — Sul terzo motivo, relativo all'analisi concorrenziale collegamento per collegamento

1. Sulla ricevibilità

a) Argomenti delle parti

- 319 La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus, fa valere che l'argomento presentato nell'ambito del terzo motivo è irricevibile. Nella fase del ricorso, il rinvio

agli argomenti sviluppati nei primi due motivi nonché ad una relazione allegata non sarebbe sufficiente tenuto conto delle esigenze di cui all'art. 44 del regolamento di procedura del Tribunale. Gli argomenti avanzati nella replica sarebbero molto più approfonditi di quelli sviluppati nell'atto introduttivo e la seconda relazione della York Aviation sarebbe stata presentata ad uno stadio molto avanzato del procedimento. In ogni caso, la Commissione contesta la forza probante delle relazioni della York Aviation, che offrirebbero una presentazione «fallace» della sua utilizzazione delle prove. Un certo numero delle categorie probatorie utilizzate nelle tabelle della York Aviation sarebbero più utili per la definizione del mercato che per la valutazione della situazione concorrenziale.

320 La ricorrente sostiene che l'analisi collegamento per collegamento effettuata al punto 7.9 della decisione impugnata è inficiata da tre errori principali. Tale analisi sarebbe fondata sugli «errori generali» individuati nell'ambito del primo e del secondo motivo. Essa poggerrebbe anche su elementi probatori non solidi e non terrebbe conto dei dati forniti dalla Ryanair in occasione del procedimento amministrativo. La Commissione avrebbe così escluso a torto dalla sua analisi tutti i vettori nazionali tradizionali per il motivo che non sarebbero pertinenti per valutare le conseguenze della concentrazione, mentre molti di loro sarebbero presenti ed eserciterebbero un vincolo concorrenziale su taluni dei 35 collegamenti esaminati. In allegato al ricorso, la ricorrente ha presentato una prima relazione, la relazione della York Aviation, datata settembre 2007, che contiene un riassunto dei dati utilizzati per ciascuno dei collegamenti interessati nonché delle critiche da essa formulate sul modo in cui la Commissione li ha utilizzati. Non sarebbe stata possibile una confutazione dettagliata dell'analisi collegamento per collegamento nel ricorso senza superare il numero massimo di pagine che un ricorso non deve in linea di principio eccedere dinanzi al Tribunale. In allegato alla replica, la ricorrente ha presentato una seconda relazione preparata dalla York Aviation per illustrare più in dettaglio i suoi argomenti.

b) Giudizio del Tribunale

- 321 Nel ricorso, la presentazione del terzo motivo è oggetto di cinque punti, consistenti essenzialmente nel rinviare agli argomenti avanzati nell'ambito del primo e del secondo motivo e nel riferirsi in maniera generale alla prima relazione della York Aviation, datata settembre 2007. La ricorrente si limita a formulare tali osservazioni rilevando che le era impossibile rispondere all'analisi collegamento per collegamento effettuata dalla Commissione, tenuto conto delle istruzioni pratiche alle parti a norma delle quali il numero massimo di pagine del ricorso è stabilito a 50 e può essere superato solo in casi particolarmente complessi in diritto o in fatto (v. il n. 10 delle istruzioni alle parti). Solo allo stadio di replica la ricorrente ha contestato in maniera dettagliata l'analisi collegamento per collegamento effettuata dalla Commissione al punto 7.9 della decisione impugnata per ciascuno dei 35 mercati interessati. La ricorrente ha rinviato su tale punto alla seconda relazione della York Aviation senza fornire la minima ragione per chiarire la presentazione della stessa a tale stadio del procedimento.
- 322 Risulta da quanto precede che, anche se gli argomenti invocati sul punto sono quelli già presentati nell'ambito dei due primi motivi emergenti dalla prima relazione della York Aviation (in particolare elaborazioni della suddetta relazione figuranti sotto il titolo E, intitolato «Analisi dell'utilizzo dei dati da parte della Commissione collegamento per collegamento»), il ricorso contiene l'esposizione sommaria del terzo motivo, conformemente all'art. 44 del regolamento di procedura. Tale argomento è ripreso e sviluppato nella replica in considerazione delle osservazioni svolte in proposito dalla Commissione nel controricorso.
- 323 Come illustrato ai punti 329 e segg. in prosieguo, gli argomenti della ricorrente sono diretti in sostanza a rimettere in discussione le constatazioni fatte dalla Commissione nella decisione impugnata circa la definizione del mercato come un mercato di collegamento da punto a punto [e non un mercato da aeroporto ad aeroporto, come, ad esempio, quello costituito dal collegamento Dublino-Londra (Stansted) o

dal collegamento Dublino-Londra (Heathrow)], la rilevanza da attribuire ai passeggeri in transito (come, ad esempio, quelli la cui destinazione effettiva è New York sul collegamento Dublino-New York, via Londra), la presa in considerazione del ruolo svolto dai passeggeri per affari o da quelli che sono sensibili al fattore tempo e l'eventualità di un ingresso sul mercato in questione per fare concorrenza all'entità risultante dalla concentrazione (con l'incidenza che può avere la notorietà delle compagnie di cui trattasi in Irlanda, la presenza di una base su uno dei punti del collegamento o le particolarità degli aeroporti in questione).

- 324 Siffatti argomenti, avanzati sommariamente nel ricorso e sviluppati nella prima relazione della York Aviation, datata settembre 2007, nonché nella replica, integrano la valutazione generale invocata nel ricorso secondo cui la Commissione avrebbe commesso errori nell'ambito della sua analisi del rapporto concorrenziale tra la Ryanair e l'Aer Lingus e nell'ambito dell'esame degli eventuali ingressi sui diversi mercati in seguito alla concentrazione.
- 325 Di conseguenza occorre considerare che gli argomenti presentati nel ricorso quanto al terzo motivo rispondono ai requisiti di cui all'art. 44 del regolamento di procedura e potevano essere sviluppati nella replica, tenuto conto segnatamente delle indicazioni fornite nella prima relazione della York Aviation, del settembre 2007, presentata in allegato al ricorso.
- 326 In via incidentale si deve rilevare che l'argomentazione in parola è necessaria alla ricorrente per ottenere l'annullamento della decisione impugnata. Infatti l'analisi relativa a un dato collegamento può giustificare già di per sé la decisione della Commissione di vietare l'operazione alla luce del criterio sancito all'art. 2, n. 3, del regolamento sulle concentrazioni. La creazione di una posizione dominante che avrebbe per effetto di ostacolare in modo significativo una concorrenza effettiva su uno di tali collegamenti è sufficiente, di per sé, a comportare l'incompatibilità dell'operazione

con il mercato comune, con riserva del risultato dell'analisi dei guadagni di efficienza e degli impegni effettuata nell'ambito dell'esame del quarto e del quinto motivo.

- 327 Quanto alla seconda relazione della York Aviation, presentata per illustrare più in dettaglio gli argomenti della ricorrente, è necessario constatare che, come fa valere la Commissione, tale relazione è stata presentata a sostegno dell'argomento sviluppato nella replica a integrazione del ricorso e della prima relazione della York Aviation, senza che il ritardo con cui è stata presentata la suddetta relazione, relativa al contenuto dell'analisi collegamento per collegamento effettuata nella decisione impugnata, sia stato oggetto della minima motivazione.
- 328 Pertanto, conformemente all'art. 48, n. 1, del regolamento di procedura, il Tribunale non terrà conto del contenuto della seconda relazione della York Aviation nell'ambito della sua valutazione degli argomenti delle parti.

2. Nel merito

a) Sul collegamento Dublino-Londra

Argomenti delle parti

- 329 La ricorrente sostiene che, per il collegamento Dublino-Londra, che rappresenta circa il 30% del mercato del trasporto di viaggiatori tra l'Irlanda e gli altri Stati membri

dell'Unione, con circa 320 passaggi effettuati ogni settimana, di cui 100 da parte della bmi, della British Airways e della CityJet, la Commissione non avrebbe presentato elementi di prova che permettano di ritenere che tali concorrenti non potessero esercitare un «vincolo concorrenziale» sull'entità risultante dalla concentrazione.

330 La ricorrente, quanto alla bmi, che, con il 10-20% come quota di mercato, è, secondo la decisione impugnata, il suo principale concorrente e quello dell'Aer Lingus sul collegamento Dublino-Londra, fa valere che la Commissione non ha chiarito sotto quale profilo sia significativo il fatto che essa sia capace di proporre un transito ai suoi passeggeri sulla sua piattaforma di Heathrow (punto 795 del preambolo). Infatti, al pari dei passeggeri dell'Aer Lingus, la maggior parte dei passeggeri della bmi non sarebbero passeggeri in transito. Parimenti la Commissione non avrebbe chiarito per quale ragione il fatto che la bmi proponga una classe economica e una classe business significhi che non fa concorrenza all'Aer Lingus, la quale propone solo una classe unica. Secondo la ricorrente una differenza siffatta è del resto poco importante su un volo così breve, e la Commissione non ha proceduto ad alcun raffronto delle tariffe tra la classe economica della bmi e la classe unica dell'Aer Lingus. Peraltro, il fatto che l'Aer Lingus effettui il doppio del numero di passaggi effettuati dalla bmi e trasporti il doppio del numero di viaggiatori non avrebbe alcuna importanza, dal momento che la bmi sarebbe in grado di utilizzare il gran numero di bande orarie di cui disporrebbe all'aeroporto di Heathrow per utilizzare sul collegamento Dublino-Londra bande utilizzate sino ad allora per collegamenti meno redditizi.

331 Per quanto riguarda la British Airways, che effettua 26-27 passaggi settimanali in partenza da Dublino in direzione dell'aeroporto di Gatwick, la ricorrente rileva che la Commissione non ha esaminato se i criteri da essa invocati, che sono gli stessi di quelli presentati quanto alla bmi, fossero importanti per i passeggeri relativamente al collegamento in parola. Peraltro, considerando che la British Airways sia meno concorrenziale nei confronti dell'Aer Lingus in quanto non serve il medesimo aeroporto di Londra (aeroporto di Gatwick, non quello di Heathrow), la Commissione avrebbe contraddetto il proprio punto di vista secondo cui i mercati pertinenti sarebbero copie di città.

- 332 Circa la CityJet, la ricorrente fa valere che il fatto che quest'ultima compagnia aerea utilizzi apparecchi di minori dimensioni, data la ridotta lunghezza delle piste dell'aeroporto di Londra-City, che non potrebbe essere utilizzato dai suoi aerei e da quelli dell'Aer Lingus, non è pertinente per l'analisi della concorrenza. Il punto sarebbe piuttosto quello di accertare se l'offerta della CityJet sia sufficientemente competitiva per costituire una soluzione di ricambio per tale collegamento. Orbene, dal momento che tanto la CityJet che l'Aer Lingus e la Ryanair trasportano un gran numero di clientela d'affari, poco importerebbe che soltanto la CityJet trasporti un maggior numero di passeggeri per affari più sensibili al fattore tempo. Infatti la Commissione avrebbe considerato, ai punti 312-331 e 800 del preambolo, che esisteva un mercato unico per i passeggeri delle compagnie aeree, senza distinzione da operare in funzione della sensibilità dei viaggiatori rispetto al fattore tempo. Dal momento che la CityJet, la Ryanair e l'Aer Lingus trasportano vuoi passeggeri per affari, vuoi passeggeri per ragioni di piacere, la CityJet eserciterebbe un vincolo concorrenziale quanto ai passeggeri in questione.
- 333 La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, contesta gli argomenti della ricorrente riferendosi alla decisione impugnata.

Giudizio del Tribunale

- 334 Nella decisione impugnata la Commissione ha esaminato gli effetti della concentrazione sulla concorrenza quanto al collegamento Dublino-Londra (punti 791-810 del preambolo). Essa è pervenuta alla conclusione secondo cui «l'operazione contemplata ostacolerebbe considerevolmente una concorrenza effettiva per effetto della creazione di una posizione dominante su [tale collegamento]» (punto 810 del preambolo).

- 335 La ricorrente riprende in proposito anche l'argomentazione avanzata in occasione del procedimento amministrativo che è stata disattesa nella decisione impugnata. Tale argomentazione, che permane superficiale e frammentaria, non basta a rimettere in discussione il ragionamento presentato dalla Commissione nella decisione impugnata sulla base dei risultati ottenuti in occasione del procedimento amministrativo.
- 336 Occorre infatti sottolineare che il primo elemento preso in considerazione nella decisione impugnata risiede nell'importanza della quota di mercato cumulata dalle parti della concentrazione, che per l'estate 2006 era del 79% se si tenesse conto di tutti i passeggeri o dell'81% se si escludessero i passeggeri in transito. La quota di mercato cumulata fondata sulla capacità degli aerei e non sul numero di passeggeri trasportati sarebbe stata del 76% per l'inverno 2006-2007 e del 79% per l'estate 2007 (punti 792-794 del preambolo). Come indicato nella decisione impugnata (nota a piè di pagina n. 802 della decisione impugnata), una quota di mercato del genere costituisce essa stessa la prova di una posizione dominante sul mercato (v., in tal senso, quanto al vecchio regolamento sulle concentrazioni, sentenza *General Electric/Commissione*, punto 41 supra, punto 115; v. anche il punto 17 degli orientamenti).
- 337 È necessario constatare che la ricorrente non fa valere argomenti particolari in merito a siffatta quota di mercato. Gli argomenti precedentemente descritti a questo proposito nell'ambito del primo motivo sono stati già confutati (v. punti 39 e segg. supra). L'argomentazione avanzata nell'ambito del terzo motivo circa il collegamento Dublino-Londra si inserisce quindi necessariamente in un contesto concorrenziale in cui la realizzazione dell'operazione permetterebbe all'insieme Ryanair-Aer Lingus di detenere una quota di mercato estremamente importante, di circa l'80%. Orbene, come rileva la ricorrente, tale mercato è particolarmente significativo poiché rappresenta da solo il 30% del mercato del trasporto di viaggiatori tra l'Irlanda e gli altri Stati membri dell'Unione (v. punto 329 supra).

338 Il secondo elemento preso in considerazione dalla Commissione nella decisione impugnata concerne il ruolo marginale che può essere svolto dai tre concorrenti presenti sul collegamento in questione. Nessuno di tali concorrenti potrebbe compensare gli effetti anticoncorrenziali connessi alla scomparsa dell'Aer Lingus, il concorrente immediato della Ryanair per i voli sul collegamento Dublino-Londra.

339 Quanto alla bmi, che detiene dal 12 al 16% delle quote di mercato, a seconda dei dati presi in considerazione, la Commissione ha rilevato che sussistevano varie differenze fra tale vettore e l'Aer Lingus. La bmi è un vettore in rete che opera dall'aeroporto di Londra-Heathrow, anche se la maggioranza dei suoi passeggeri non è in transito sul collegamento Dublino-Londra (poiché la loro destinazione finale è Londra e nessun'altra), e propone un servizio a bordo completo, con una classe economica ed una classe business, mentre l'Aer Lingus è un vettore da punto a punto che propone un servizio a bordo minimo ed una classe unica (punto 795 del preambolo). Certo, la Commissione ha rilevato che l'Aer Lingus trasportava anche passeggeri in transito conformemente al suo accordo di condivisione di codici con la British Airways nonché passeggeri per affari o passeggeri sensibili al fattore tempo (punti 795 e 799 del preambolo), ma le strutture dei costi di tali compagnie sono diverse, dato che quelle dell'Aer Lingus sono più vicine a quelle della Ryanair che non a quelle della bmi.

340 La Commissione ha rilevato anche che l'Aer Lingus trasportava due volte più passeggeri della bmi e che effettuava quasi il doppio di passaggi settimanali (punto 795 del preambolo). Orbene, come la Commissione l'ha illustrato nella decisione impugnata nell'ambito della valutazione delle barriere all'ingresso, l'ampliamento delle attività della bmi all'aeroporto di Dublino non è auspicato dalla suddetta compagnia e causerebbe peraltro difficoltà importanti a causa della situazione dell'aeroporto di Dublino o del rischio di rappsraglie (punti 760 e 764 del preambolo).

341 Ciò si verifica anche per gli altri due concorrenti presenti sul mercato, cioè la British Airways e la CityJet. Come risulta dalla decisione impugnata, tali compagnie sono in un rapporto di minore immediatezza con la Ryanair di quanto non lo sia l'Aer Lingus (punto 802 del preambolo). La British Airways è un vettore in rete che offre prestazioni complete e la CityJet è un vettore che offre voli destinati alla clientela d'affari verso un aeroporto situato in prossimità del centro cittadino di Londra. Tali particolarità allontanano il modello economico e la capacità concorrenziale di tali compagnie da quello dell'insieme Ryanair-Aer Lingus. Peraltro tanto la British Airways quanto la CityJet hanno indicato che il rafforzamento della loro presenza all'aeroporto di Dublino non rientrava tra le loro priorità (punto 748 del preambolo, quanto alla British Airways, e punto 718 del preambolo, quanto alla CityJet).

342 Proprio per questo la Commissione ha potuto concludere che nella decisione impugnata i concorrenti attualmente presenti sul mercato in grado di aumentarvi le loro capacità, così come, peraltro, i concorrenti potenziali che possono entrarvi, non eserciterebbero un «sufficiente vincolo concorrenziale» sull'entità risultante dalla concentrazione (punti 804-809 del preambolo). Si deve in proposito rilevare che il ruolo marginale dei tre concorrenti di cui alla decisione impugnata non è rimesso in discussione dalla ricorrente, la quale si limita a riprendere l'analisi presentata nella decisione impugnata prima di concludere che sarebbe errato affermare che i suddetti concorrenti non potrebbero esercitare un «vincolo concorrenziale» sull'entità risultante dalla concentrazione (v. punto 330 supra). Questo però non è quanto affermato dalla Commissione nella decisione impugnata. Essa ha soltanto detto che i concorrenti attuali e potenziali non potrebbero affatto esercitare un «sufficiente vincolo concorrenziale» sull'entità in parola.

343 Ne consegue che la ricorrente, tenuto conto del fatto che le sue osservazioni rimangono superficiali e frammentarie, non dimostra sufficientemente in diritto che l'analisi della Commissione non sia fondata riguardo al collegamento Dublino-Londra. Infatti la ricorrente si limita in sostanza a far valere che la Commissione non ha presentato elementi di prova che permettano di considerare che i tre concorrenti esaminati nella

decisione impugnata e rappresentanti circa il 20% di quote di mercato non fossero idonei ad esercitare un «vincolo concorrenziale» sull'entità risultante dalla concentrazione che controllerebbe circa l'80% del suddetto mercato, mentre la Commissione ha illustrato nella decisione impugnata le ragioni per cui tali concorrenti non potevano fare una concorrenza efficace all'entità in questione per effetto della differenza di modello economico, delle barriere all'ingresso ed all'ampliamento di capacità nonché delle loro diverse priorità di sviluppo.

b) Sui collegamenti Dublino-Birmingham, Dublino-Edimburgo, Dublino-Glasgow, Dublino-Manchester e Dublino-Newcastle

Argomenti delle parti

³⁴⁴ Secondo la ricorrente la Commissione ha considerato che l'Aer Lingus ed essa stessa non debbano affrontare vincoli concorrenziali significativi da parte delle altre compagnie aeree per i collegamenti Dublino-Birmingham, Dublino-Edimburgo, Dublino-Glasgow, Dublino-Manchester e Dublino-Newcastle, i quali rappresentano circa 3 milioni di passeggeri all'anno. Le ragioni avanzate nella decisione impugnata sarebbero le seguenti: o il modello economico non sarebbe appropriato [come quello della BA Connect, della bmi, dell'Air Malta, della Hapag Lloyd Express, della KLM, della Lufthansa, della Loganair, della Luxair e della CityJet (punti 816, 817, 835, 841 e 852 del preambolo)], oppure il modello economico sarebbe lo stesso, ma la compagnia aerea avrebbe scelto di porre fine alle sue operazioni sul collegamento in parola [come la MyTravelLite, la Go Fly, la Brymon Airways, divenuta la BA City Express, poi la BA Connect, e la Gill Airways (punti 812, 816, 821, 830 e 840-848 del preambolo)], oppure la compagnia aerea sarebbe «rimasta dolorosamente segnata da un

precedente incontro con la Ryanair — e non con l'Aer Lingus» [come l'easyJet e la bmibaby (punti 812, 816, 857, 862, 867, 878 e 880 del preambolo)], oppure la compagnia effettuerebbe principalmente voli in classe business e la sua flotta di apparecchi sarebbe troppo limitata [come la CityJet e la Luxair (punti 825, 831, 832, 834, 835, 841, 852, 874, 880 e 882 del preambolo)], oppure l'aeroporto di Dublino non rientrerebbe nelle preoccupazioni strategiche della compagnia aerea quand'anche disponesse di apparecchi basati negli aeroporti adeguati del Regno Unito [quali la BA Connect, la Flybe, l'easyJet, la Loganair, la Globespan, la Jet2 e la Monarch (punti 825, 834, 843, 852 e 882 del preambolo)], oppure la compagnia non avrebbe confermato di voler entrare su un dato collegamento [come la BA Connect, la Flybe, la Loganair, la Globespan, la bmibaby, la Monarch e la Jet2 (punti 825, 834, 843, 852 e 882 del preambolo)] o avrebbe espressamente indicato alla Commissione di non auspicare di entrare su un collegamento servito dalla Ryanair [come l'Aer Aerann (punto 826 del preambolo)], oppure un ingresso su larga scala o un aumento della frequenza delle operazioni esistenti sarebbero necessari, ma non sarebbero possibili tenuto conto della saturazione degli aeroporti [quanto alla CityJet (punti 815-817, 824, 826, 833, 842, 851, 860 e 870 del preambolo)] e/o renderebbero necessari considerevoli investimenti per promuovere il marchio e commercializzare i suoi voli in Irlanda [quanto alla BA Connect, alla Flybe, alla Globespan, all'easyJet e alla Monarch (punti 816, 825, 843 e 882 del preambolo)].

345 La ricorrente addebita alla Commissione di aver «dato prova di incoerenza» nella sua analisi relativa a tali collegamenti. Da un lato, quando i concorrenti sono significativamente presenti in un aeroporto, la Commissione avrebbe considerato che la loro presenza in quest'ultimo non era direttamente pertinente per la valutazione della concorrenza sui collegamenti serviti dalla Ryanair (punto 825 del preambolo e nota a piè di pagina n. 864 della decisione impugnata). La Commissione avrebbe del pari rifiutato di tener conto della presenza dei concorrenti che utilizzano basi o piattaforme nei suddetti aeroporti, considerando che questi ultimi non sarebbero significativi per l'analisi collegamento per collegamento, poiché dall'inchiesta e dalle loro stesse

dichiarazioni emergerebbe che farebbero loro difetto, invariabilmente, le capacità o la motivazione per entrare sul collegamento in questione (punti 816, 825, 834, 843, 852, 862, 872 e 882 del preambolo). Dall'altro, quando la presenza combinata della Ryanair e dell'Aer Lingus in un aeroporto è significativa — come a Birmingham o ad Edimburgo — la Commissione avrebbe asserito che la situazione era problematica per quanto riguarda barriere all'ingresso quali l'assenza di basi per i concorrenti, la necessità di «considerevoli investimenti in termini di notorietà di marchio e di marketing» allorché i vettori non sono installati in un aeroporto e l'insufficienza di bande orarie disponibili nelle ore di punta o l'accesso limitato alle infrastrutture (posti di stazionamento al suolo) (punti 816, 817, 826, 843, 844 e 882 del preambolo).

- ³⁴⁶ La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, contesta gli argomenti della ricorrente riferendosi alla decisione impugnata.

Giudizio del Tribunale

- ³⁴⁷ Nella decisione impugnata la Commissione ha analizzato gli effetti della concentrazione sulla concorrenza per quanto concerne diversi collegamenti in partenza da Dublino ed a destinazione di città del Regno Unito diverse da Londra.

— Sul collegamento Dublino-Birmingham

- ³⁴⁸ Quanto al collegamento Dublino-Birmingham (punti 811-819 del preambolo), la realizzazione dell'operazione avrebbe come risultato di creare un monopolio che eliminerebbe qualsiasi concorrenza esistente su detto collegamento. La Commissione ha del pari menzionato il tentativo infruttuoso della MyTravelLite di entrare sul mercato in parola nel 2003-2004 e l'assenza da allora di qualsiasi altro tentativo del genere (punto 815 del preambolo), nonché il ritiro della bmibaby in seguito all'ingresso della Ryanair (punti 812 e 816 del preambolo).
- ³⁴⁹ La Commissione ha parimenti illustrato le ragioni per cui i vettori presenti in uno dei due aeroporti che servono Birmingham (la BA Connect, l'easyJet, la Flybe, la bmi, la bmibaby, la Monarch, la Thomsonfly) non potrebbero esercitare un sufficiente vincolo concorrenziale sull'entità risultante dalla concentrazione entrando sul collegamento Dublino-Birmingham in seguito all'operazione (punto 816 del preambolo). La ricorrente riprende, senza contestarle, le ragioni menzionate dalla Commissione, relative all'esistenza di barriere all'ingresso per l'aeroporto di Dublino o alle intenzioni formulate dai suddetti vettori, che hanno priorità diverse dal mercato irlandese. Occorre considerare in proposito che le medesime ragioni sono, in quanto tali, sufficienti per corroborare le conclusioni che ne sono state tratte dalla Commissione nella decisione impugnata.
- ³⁵⁰ Inoltre non si può asserire, come fa la ricorrente, che la Commissione abbia «dato prova di incoerenza» nell'ambito della sua analisi in quanto avrebbe tenuto conto in maniera diversa, da una parte, della situazione particolare della Ryanair e dell'Aer Lingus a Dublino, addirittura anche a Birmingham quanto alla Ryanair (punto 816 del preambolo), e, dall'altra, della situazione delle altre compagnie all'aeroporto di destinazione. L'argomento avanzato dalla Ryanair quanto alla possibilità di far concorrenza all'entità risultante dalla concentrazione a partire dalla base detenuta all'aeroporto di destinazione è stato infatti esaminato e confutato dalla Commissione per ognuno dei collegamenti interessati (v. punto 825 del preambolo, circa il collegamento Dublino-Edimburgo, e la nota a piè di pagina n. 864 inserita in quest'ultimo punto, nell'ambito

della quale la Commissione estende la conclusione in parola a tutte gli altri collegamenti). Occorre pertanto respingere l'asserzione della ricorrente relativamente a tutti i collegamenti per cui la Ryanair fa valere un'incoerenza siffatta.

³⁵¹ Per quanto riguarda la situazione particolare della CityJet, che dispone di apparecchi basati a Dublino e di apparecchi parcheggiati per la notte a Birmingham e che potrebbe essere tentata di assicurare il collegamento Dublino-Birmingham, per il quale la clientela d'affari è importante, la Commissione ha constatato che, per far concorrenza alla Ryanair ed all'Aer Lingus, tale compagnia dovrebbe proporre un servizio a frequenza elevata che copra tutte le ore di punta, il che sarebbe poco probabile in ragione dei vincoli gravanti sulle bande orarie nelle ore di punta all'aeroporto di Dublino e dell'assenza di posti di stazionamento al suolo (punto 817 del preambolo). Occorre rilevare al riguardo che tali ragioni non sono contestate neppure dalla ricorrente e che sono, di per sé, sufficienti a corroborare le conclusioni che ne sono state tratte dalla Commissione nella decisione impugnata.

³⁵² Da ultimo, la Commissione ha confutato nella decisione impugnata l'argomento addotto dalla Ryanair secondo cui compagnie aeree che non hanno aerei con base a Birmingham (l'Air Malta, la Hapag Lloyd Express, la KLM e la Lufthansa) potrebbero essere tentate di assicurare voli a partire dalla suddetta destinazione verso Dublino, da dove esse effettuerebbero ugualmente dei voli, ma verso altre destinazioni, pur non disponendo di aerei ivi basati. Secondo la Commissione entrare su un collegamento senza disporre di una base all'uno o all'altro estremo del medesimo è in generale meno efficace e, per questo, relativamente raro. Per di più, si tratterebbe di vettori in rete che propongono un servizio a bordo completo e sarebbe poco probabile che essi esercitino un vincolo importante sull'entità risultante dalla concentrazione (punto 817 del preambolo). Anche a questo riguardo si deve rilevare che siffatte ragioni non sono contestate dalla ricorrente e che sono, in quanto tali, sufficienti a corroborare le conclusioni che la Commissione ne ha tratto nella decisione impugnata.

— Sul collegamento Dublino-Edimburgo

- ³⁵³ Quanto al collegamento Dublino-Edimburgo (punti 820-828 del preambolo), la realizzazione dell'operazione avrebbe come risultato di creare un monopolio che eliminerebbe qualsiasi concorrenza esistente sul medesimo. La Commissione ha del pari menzionato il tentativo infruttuoso della Go Fly di entrare su tale mercato nel 2001-2002 e l'assenza da allora di qualsiasi altro tentativo del genere. Essa ha peraltro precisato che il collegamento in parola era molto carico, con cinque passaggi al giorno effettuati dalle parti della concentrazione (punto 824 del preambolo).
- ³⁵⁴ Parimenti, la Commissione ha illustrato le ragioni per cui i vettori che posseggono basi o piattaforme nell'aeroporto di Edimburgo (la BA Connect, l'easyJet, la Flybe, la Loganair e la Globespan) non potrebbero esercitare un sufficiente vincolo concorrenziale sull'entità risultante dalla concentrazione entrando sul collegamento Dublino-Edimburgo in seguito all'operazione (punto 825 del preambolo). La ricorrente riprende, senza contestarle, le ragioni menzionate dalla Commissione, relative all'esistenza di barriere all'ingresso per l'aeroporto di Dublino o alle intenzioni formulate dai suddetti vettori, che hanno priorità diverse dal mercato irlandese. Anche a questo riguardo si deve considerare che siffatte ragioni sono, in quanto tali, sufficienti a corroborare le conclusioni che la Commissione ne ha tratto nella decisione impugnata.
- ³⁵⁵ Quanto alla situazione particolare della CityJet, che dispone di apparecchi basati a Dublino e di apparecchi parcheggiati per la notte ad Edimburgo e che potrebbe essere tentata di assicurare il collegamento Dublino-Edimburgo che fruisce di un'importante clientela d'affari, la Commissione ha ripreso il medesimo ragionamento di quello sviluppato per il collegamento Dublino-Birmingham (punto 826 del preambolo). Anche a questo riguardo occorre ricordare che il ragionamento in parola non è contestato dalla ricorrente e considerarlo sufficiente a corroborare la conclusione trattata dalla Commissione nella decisione impugnata.

— Sui collegamenti Dublino-Glasgow, Dublino-Manchester e Dublino-Newcastle

³⁵⁶ I collegamenti Dublino-Glasgow e Dublino-Manchester si caratterizzano per il quasi-monopolio di cui fruirebbe l'entità risultante dalla concentrazione, mentre il collegamento Dublino-Newcastle darebbe luogo al monopolio dell'insieme Ryanair-Aer Lingus. Circa il collegamento Dublino-Glasgow (punti 829-837 del preambolo), l'insieme Ryanair-Aer Lingus rappresenterebbe il 96-99% di quote di mercato, avendo come unico concorrente la Loganair, che detiene tra l'1 ed il 4% di quote di mercato e propone voli indiretti via Londonderry (la Go Fly era entrata su tale collegamento nel 2001 per ritirarsi nel 2002 dopo sei mesi di esercizio). Quanto al collegamento Dublino-Manchester (punti 838-846 del preambolo), l'insieme Ryanair-Aer Lingus rappresenterebbe tra il 98 ed il 99,6% di quote di mercato, essendo la Luxair l'unico concorrente, che detiene tra lo 0,4 ed il 2% di quote di mercato e propone voli Lussemburgo-Dublino, via Manchester. Per quanto riguarda il collegamento Dublino-Newcastle (punti 847-854 del preambolo), l'insieme Ryanair-Aer Lingus rappresenterebbe tra il 96 ed il 99% di quote di mercato, avendo come unico concorrente la Loganair, che detiene tra l'1 ed il 4% di quote di mercato e propone voli indiretti via Londonderry (la Brymon Airways, divenuta BA City Express, poi BA Connect, era entrata su tale collegamento nel 2001 prima di ritirarsi nel 2003 e la Gill Airways vi era entrata nel gennaio 2001 prima di cessare la sua attività nel settembre dello stesso anno).

³⁵⁷ Nella decisione impugnata, la Commissione ha ugualmente confutato sul punto gli argomenti invocati dalla Ryanair in occasione del procedimento amministrativo circa i nuovi concorrenti potenziali che dispongono di una base all'aeroporto di destinazione ovvero la CityJet (v., *mutatis mutandis*, punti 352 e 355 *supra*). Occorre ricordare in proposito che il ragionamento della Commissione non è stato rimesso in discussione dalla ricorrente e considerarlo sufficiente a corroborare le conclusioni che essa ne ha tratto nella decisione impugnata.

c) Sui collegamenti Shannon-Londra e Cork-Londra

Argomenti delle parti

- ³⁵⁸ La ricorrente sostiene che la Commissione ha modificato l'ampiezza del mercato geografico a seconda delle sue esigenze. Nella sua valutazione della concorrenza esistente, la Commissione avrebbe incluso nel mercato rilevante tutti gli aeroporti di Londra. Invece, per la valutazione dei nuovi concorrenti potenziali, la Commissione avrebbe asserito che gli aeroporti di Luton e di Londra-City non potrebbero sostituirsi a quelli di Heathrow, Gatwick o Stansted (punti 860 e 870 del preambolo). Inoltre, a torto la Commissione avrebbe stimato il grado di probabilità di un ingresso fondandosi sul numero poco significativo di passaggi effettuati attualmente dalle compagnie aeree Wizzair, bmibaby, CentralWings, Jet2, Malev e Air Southwest (punto 873 del preambolo).
- ³⁵⁹ La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, contesta gli argomenti della ricorrente riferendosi alla decisione impugnata.

Giudizio del Tribunale

- ³⁶⁰ Quanto al collegamento Shannon-Londra (punti 855-864 del preambolo), l'insieme Ryanair-Aer Lingus rappresenterebbe il 100% di quote di mercato (essendosi ritirata l'easyJet da tale mercato nell'ottobre 2006 in seguito all'arrivo della Ryanair in risposta all'ingresso dell'easyJet sui collegamenti Cork-Londra e Knock-Londra).

361 Circa il collegamento Cork-Londra (punti 865-876 del preambolo), l'insieme Ryanair-Aer Lingus rappresenterebbe il 100% di quote di mercato (l'easyJet si è ritirata dal mercato in questione nell'ottobre 2006, la bmibaby si è ritirata nel gennaio 2005 da questo collegamento da essa proposto sin dal marzo 2004, mentre la City Flyer Express l'aveva proposto solo fino all'ottobre 2001).

362 Nella decisione impugnata, la Commissione ha del pari confutato sul punto l'argomento invocato dalla Ryanair in occasione del procedimento amministrativo circa i concorrenti potenziali che dispongono di una base all'aeroporto di destinazione. Il ragionamento in parola, che poggia sulla forte presenza delle parti della concentrazione in Irlanda e sulle particolarità di taluni aeroporti londinesi, non potrebbe essere rimesso in discussione dagli argomenti della ricorrente. Infatti, contrariamente a quanto fa valere quest'ultima, l'intercambiabilità degli aeroporti londinesi dal lato della domanda non significa che le loro particolarità non potrebbero essere prese in considerazione dal lato dell'offerta quando si tratta di valutare la capacità di un vettore ad installarsi su una destinazione. Pertanto il ragionamento descritto dalla Commissione nella decisione impugnata non è contraddittorio sul punto.

363 Altrettanto fondatamente la Commissione ha considerato che i vettori che potrebbero entrare sui collegamenti in questione gestendo un «collegamento a W» senza base all'una o all'altra delle destinazioni (Wizzair, bmibaby, CentralWings, Jet2, Malev e Air Southwest) non erano idonei a fare una concorrenza efficace all'entità risultante dalla concentrazione.

364 Di conseguenza le conclusioni in base alle quali l'operazione contemplata ostacolerebbe considerevolmente una concorrenza effettiva per effetto della creazione di una posizione dominante per i collegamenti Shannon-Londra e Cork-Londra non sono rimesse in discussione dagli argomenti della ricorrente.

d) Sui collegamenti Dublino-Francoforte, Dublino-Parigi, Dublino-Madrid, Dublino-Bruxelles, Dublino-Berlino e Dublino-Amburgo (Lubecca)

Argomenti delle parti

³⁶⁵ La ricorrente addebita alla Commissione di aver escluso dalla sua analisi le seguenti compagnie: la Lufthansa, per i collegamenti Dublino-Berlino, Dublino-Francoforte e Dublino-Amburgo (Lubecca), poiché i passeggeri da punto a punto vi rappresenterebbero solo una piccola parte delle attività della compagnia stessa (punti 913, 951 e 962 del preambolo); la CityJet, per il collegamento Dublino-Parigi, poiché quest'ultima si concentrerebbe su una clientela d'affari più redditizia (punto 1017 del preambolo); l'Iberia, per il collegamento Dublino-Madrid, poiché il suo modello economico si fonderebbe su attività in rete con un servizio a bordo completo (punto 984 del preambolo); la Brussels Airlines, la KLM, nonché la VLM, la Transavia e l'Airlinair, per il collegamento Dublino-Bruxelles (punto 936 del preambolo). Secondo la ricorrente la Commissione non è «credibile» quando afferma che i vettori in parola non sarebbero in grado di rispondere in maniera effettiva ad un aumento dei prezzi ad opera dell'entità risultante dalla concentrazione, in particolare perché servono già i collegamenti in questione.

³⁶⁶ La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, contesta gli argomenti della ricorrente riferendosi alla decisione impugnata.

Giudizio del Tribunale

³⁶⁷ Anche se il ragionamento seguito dalla Commissione per esaminare ciascun collegamento è assai simile, ciascuno di essi presenta una certa particolarità che dev'essere ricordata, segnatamente quanto ai concorrenti o alle compagnie aeree idonei ad entrare su questi mercati per fare concorrenza all'entità risultante dalla concentrazione.

— Sui collegamenti Dublino-Berlino e Dublino Amburgo (Lubecca)

³⁶⁸ Circa il collegamento Dublino-Berlino (punti 908-915 del preambolo), la realizzazione dell'operazione avrebbe come risultato di creare un monopolio che eliminerebbe qualsiasi concorrenza esistente sul collegamento medesimo. La Commissione ha del pari menzionato la presenza su questo mercato della Lufthansa, che si è ritirata nell'ottobre 2000. Essa ha ricordato che esistevano barriere all'ingresso connesse alla saturazione dell'aeroporto di Dublino, anche se queste ultime potevano essere meno pronunciate nella fattispecie per il limitato numero di frequenze e la proporzione meno importante che altrove di passeggeri sensibili al fattore tempo.

³⁶⁹ Quanto al collegamento Dublino-Amburgo (Lubecca) (punti 956-964 del preambolo), la realizzazione dell'operazione avrebbe come risultato di creare un monopolio che eliminerebbe qualsiasi concorrenza esistente su tale collegamento in parola. La Commissione ha del pari menzionato la presenza su questo mercato della Lufthansa, che si è ritirata nell'ottobre 2000, e quella della Hapag-Lloyd Executive, che vi è entrata nell'aprile 2004 per uscirne nel gennaio 2006. Essa ha ricordato che esistevano barriere all'ingresso connesse alla saturazione dell'aeroporto di Dublino, anche se queste ultime potevano essere meno pronunciate nel caso di specie per il limitato numero

di frequenze e la proporzione meno importante che altrove di passeggeri sensibili al fattore tempo.

370 Parimenti, la Commissione ha esposto le ragioni per cui i vettori che dispongono di una base a Berlino (la Lufthansa, l'Air Berlin, la Germanwings, l'easyJet) o ad Amburgo-Lubecca (la Lufthansa, l'Air Berlin, la Germanwings) non potrebbero esercitare un sufficiente vincolo concorrenziale sull'entità risultante dalla concentrazione entrando sui collegamenti Dublino-Berlino o Dublino-Amburgo (Lubecca) in seguito all'operazione (punti 913 e 962 del preambolo). La ricorrente si limita ad indicare in proposito che, quanto alla Lufthansa, la Commissione non sarebbe «credibile» quando afferma che tale compagnia non sarebbe in grado di rispondere in maniera effettiva ad un aumento dei prezzi ad opera dell'entità risultante dalla concentrazione (v. punto 365 supra). Si deve tuttavia rilevare che la Commissione ha presentato in proposito varie ragioni perfettamente credibili. Infatti, essa ha constatato, da una parte, che la Lufthansa era un vettore in rete tradizionale che utilizza un sistema a stella diverso dai modelli da punto a punto ed a prestazioni minime della Ryanair e dell'Aer Lingus e, dall'altra, che, tenuto conto del suo ritiro dal mercato nel 2000 (quando all'epoca non esisteva alcun altro concorrente), la Lufthansa non sarebbe ormai, probabilmente, più disposta ad entrare sui mercati in questione di fronte ad una nuova potente entità la cui struttura di costi non è la medesima.

— Sul collegamento Dublino-Bruxelles

371 Quanto al collegamento Dublino-Bruxelles (punti 931-938 della decisione impugnata), la realizzazione dell'operazione avrebbe come risultato di creare un monopolio che eliminerebbe qualsiasi concorrenza esistente su tale collegamento. La Commissione ha anche menzionato la presenza sul mercato in questione della Sabena (divenuta Brussels Airlines), che si è ritirata nel novembre 2001. Essa ha ricordato che

esistevano barriere all'ingresso connesse alla saturazione dell'aeroporto di Dublino ed al forte carico sul medesimo collegamento.

³⁷² Parimenti, la Commissione ha illustrato le ragioni per cui i vettori che dispongono di una base a Bruxelles (la Brussels Airlines, la KLM e la VLM) o a Eindhoven nei Paesi Bassi (la Transavia e l'Airlinair), che non è considerato un aeroporto intercambiabile con quello di Bruxelles, non potrebbero esercitare un sufficiente vincolo concorrenziale sull'entità risultante dalla concentrazione entrando sul collegamento Dublino-Bruxelles (punto 936 del preambolo). La ricorrente si limita in proposito ad indicare che la Commissione non è «credibile» quando afferma che tali compagnie non sarebbero in grado di rispondere in maniera effettiva ad un aumento dei prezzi ad opera dell'entità risultante dalla concentrazione (v. punto 365 supra). Occorre però rilevare che la Commissione ha esposto su questo punto varie ragioni perfettamente credibili. Infatti essa ha constatato che la Brussels Airlines e la KLM erano principalmente vettori in rete che offrono un servizio a bordo completo ed il cui modello economico differisce da quello della Ryanair e dell'Aer Lingus, che la VLM fidelizzava essenzialmente una clientela d'affari utilizzando apparecchi più piccoli che permettono di atterrare all'aeroporto di Londra-City, e la Transavia e l'Airlinair servivano Eindhoven e non Bruxelles.

— Sul collegamento Dublino-Francoforte

³⁷³ Per quanto riguarda il collegamento Dublino-Francoforte (punti 948-955 del preambolo), le parti della concentrazione rappresentavano, quanto alla capacità, tra il 59 e l'87% di quote di mercato cumulate nel corso dell'estate 2006, prendendo o meno in considerazione i passeggeri in transito. La quota di mercato del concorrente Lufthansa oscillava così tra il 13 ed il 41% prendendo in considerazione i passeggeri in transito.

374 Si deve rilevare al riguardo che la Commissione ha illustrato nella decisione impugnata le ragioni per cui la Lufthansa non potrebbe fare una concorrenza efficace all'entità risultante dalla concentrazione su tale mercato. Infatti, nella decisione impugnata, la Commissione ha rilevato che il modello economico della Lufthansa si distingueva chiaramente da quelli dell'Aer Lingus e della Ryanair. Inoltre essa ha constatato che la Lufthansa gestiva un servizio a frequenza elevata i cui orari si adattavano ai flussi di partenze e di arrivi all'aeroporto di Francoforte. La Commissione ha del pari constatato come, dai risultati dell'inchiesta effettuata presso clienti, emerga che diversi clienti dell'Aer Lingus o della Ryanair avevano contemplato l'altra compagnia irlandese, piuttosto che la Lufthansa, come sostituto per un volo Dublino-Francoforte. Pertanto la ricorrente non può far valere che la Commissione ha puramente e semplicemente escluso la Lufthansa dalla sua analisi per il motivo che i passeggeri da punto a punto vi rappresenterebbero solo una piccola parte delle attività della compagnia (v. punto 365 supra).

— Sui collegamenti Dublino-Madrid e Dublino-Parigi

375 Circa il collegamento Dublino-Madrid (punti 981-989 del preambolo), le parti della concentrazione rappresentavano, quanto alla capacità, tra il 66 ed il 75% di quote di mercato cumulate previste per l'estate 2007, prendendo o meno in considerazione i passeggeri in transito. La quota di mercato del concorrente Iberia oscillava così tra il 25 ed il 34% prendendo in considerazione i passeggeri in transito. La Commissione ha ugualmente menzionato la presenza su tale mercato della Spanair, che si è ritirata nell'ottobre 2006. Essa ha inoltre ricordato che esistevano barriere all'ingresso connesse alla saturazione dell'aeroporto di Dublino, anche se queste ultime potevano essere in tal caso meno pronunciate nella misura in cui non si tratta di un collegamento ad elevata frequenza.

376 Quanto al collegamento Dublino-Parigi (punti 1014-1021 del preambolo), le parti della concentrazione rappresentavano tra il 61 e l'80% di quote di mercato cumulate per l'estate 2006, prendendo o meno in considerazione i passeggeri in transito. La quota di mercato della CityJet oscillava dunque tra il 20 ed il 39% prendendo in

considerazione i passeggeri in transito. Nessun altro vettore sarebbe entrato sul mercato in parola nel corso degli ultimi anni.

³⁷⁷ Deve rilevarsi al riguardo che la Commissione ha presentato nella decisione impugnata le ragioni per cui l'Iberia, quanto al collegamento Dublino-Madrid (punto 984 del preambolo), e la CityJet, quanto al collegamento Dublino-Parigi (punto 1017 del preambolo), non potrebbero fare una concorrenza efficace all'entità risultante dalla concentrazione. Infatti, la Commissione ha sottolineato che l'Iberia non poteva ritenersi una concorrente immediata delle parti della concentrazione a causa del suo modello economico fondato su attività in rete e su un servizio a bordo completo che è destinato ad un significativo numero di passeggeri in transito sul collegamento in parola. Peraltro la Commissione ha sottolineato che la CityJet aveva come principale obiettivo di alimentare i voli a medio e lungo raggio dell'Air France in partenza dall'aeroporto di Roissy-Charles-de-Gaulle. Questo ragionamento non è contestato, in quanto tale, dalla ricorrente che ne critica soltanto la credibilità senz'altra modalità di precisazione. La ricorrente non può quindi far valere che la Commissione ha puramente e semplicemente escluso tali due compagnie dalla sua analisi (v. punto 365 supra).

e) Sui collegamenti Dublino-Milano e Dublino-Roma

Argomenti delle parti

³⁷⁸ La ricorrente sostiene che a torto la Commissione ha escluso l'Alitalia quale concorrente potenziale dell'entità risultante dalla concentrazione a causa del suo recente

ritiro dai collegamenti Dublino-Roma e Dublino-Milano nonché delle sue difficoltà finanziarie (punti 1011 e 1041 del preambolo). Ugualmente la Commissione avrebbe, a torto, escluso l'esistenza di una minaccia concorrenziale da parte di tale vettore in rete che offre un servizio a bordo completo. La Commissione non avrebbe infatti prodotto alcun elemento probante che l'Alitalia non poteva di nuovo proporre facilmente voli a destinazione di Dublino nell'ipotesi di un aumento dei prezzi ad opera dell'entità risultante dalla concentrazione, laddove l'Alitalia possederebbe numerosi aerei con base a Roma ed a Milano.

379 La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, contesta gli argomenti della ricorrente riferendosi alla decisione impugnata.

Giudizio del Tribunale

380 Quanto al collegamento Dublino-Milano (punti 1006-1013 del preambolo), la realizzazione dell'operazione avrebbe come risultato di creare un monopolio che eliminerebbe qualsiasi concorrenza esistente su tale collegamento (100% di quote di mercato cumulate previste per l'estate 2007). La Commissione ha anche menzionato la presenza sul mercato in parola dell'Alitalia, che si è ritirata nell'ottobre 2006, qualche mese dopo l'ingresso della Ryanair sul collegamento in parola. Essa ha ricordato che esistevano barriere all'ingresso connesse alla saturazione dell'aeroporto di Dublino nelle ore di punta.

381 Per quanto riguarda il collegamento Dublino-Roma (punti 1036-1043 del preambolo), la realizzazione dell'operazione avrebbe come risultato di creare un monopolio che eliminerebbe qualsiasi concorrenza esistente su tale collegamento (100% di quote di mercato cumulate previste per l'estate 2007). La Commissione ha anche menzionato la presenza sul mercato in parola dell'Alitalia, che si è ritirata nell'ottobre 2005,

prima di fare brevemente un nuovo ingresso durante l'estate 2006. Essa ha ricordato che esistevano barriere all'ingresso connesse alla saturazione dell'aeroporto di Dublino nelle ore di punta ed allo sviluppo di tale collegamento.

382 La Commissione ha al contempo illustrato le ragioni per cui i vettori che dispongono di una base a Milano o a Roma (l'Alitalia, l'Air One, l'easyJet e la MyAir) non potrebbero esercitare un sufficiente vincolo concorrenziale sull'entità risultante dalla concentrazione entrando sui collegamenti Dublino-Milano e Dublino-Roma (punti 1011 e 1041 del preambolo). La ricorrente si limita in proposito a indicare che a torto la Commissione ha ritenuto che l'Alitalia non possa fare una concorrenza efficace all'entità risultante dalla concentrazione per effetto delle sue difficoltà finanziarie e del suo modello economico di compagnia che offre un servizio a bordo completo. È tuttavia necessario constatare che tali ragioni permettono di giustificare la conclusione che ne è stata tratta dalla Commissione nella decisione impugnata.

383 Risulta dall'insieme di quanto precede che gli argomenti avanzati dalla ricorrente relativamente a vari collegamenti esaminati nella decisione impugnata non permettono di rimettere in questione la conclusione della Commissione secondo cui la realizzazione dell'operazione ostacolerebbe considerevolmente sui detti collegamenti una concorrenza effettiva per effetto della creazione di una posizione dominante.

384 Occorre inoltre rilevare che le posizioni dominanti cui la concentrazione contemplata darebbe luogo per i collegamenti in parola sono vuoi monopolistiche, vuoi quasi monopolistiche o molto importanti e sono sufficienti, di per sé, a confermare a tale stadio dell'analisi la conclusione tratta dalla Commissione secondo cui la realizzazione della concentrazione dev'essere dichiarata incompatibile con il mercato comune.

385 Pertanto si deve considerare che, con riserva del risultato dell'analisi dei guadagni di efficienza e degli impegni effettuata nell'ambito dell'esame del quarto e del quinto motivo, la Commissione ha fondatamente dichiarato la concentrazione contemplata incompatibile con il mercato comune.

D — *Sul quarto motivo, relativo alla valutazione degli asseriti guadagni di efficienza*

386 Occorre preliminarmente rilevare che, ai sensi del «considerando» 29 del regolamento sulle concentrazioni:

«Per determinare l'impatto di una concentrazione sulla concorrenza nel mercato comune, è opportuno tener conto di qualsiasi documentato e probabile guadagno di efficienza addotto dalle imprese interessate. È possibile che l'incremento di efficienza prodotto dalla concentrazione compensi gli effetti sulla concorrenza, e in particolare il pregiudizio potenziale per i consumatori, che questa avrebbe potuto altrimenti produrre, e che di conseguenza la concentrazione stessa non ostacoli in modo significativo una concorrenza effettiva nel mercato comune o in una sua parte sostanziale, in particolare a causa della creazione o del rafforzamento di una posizione dominante. La Commissione dovrebbe pubblicare degli orientamenti in merito alle condizioni alle quali è disposta a tener conto di considerazioni di efficienza nel valutare una concentrazione».

387 Gli orientamenti della Commissione menzionati nel «considerando» 29 del regolamento sulle concentrazioni sono presentati ai punti 76-88 degli orientamenti. Il punto 78 degli orientamenti indica quindi che, perché la Commissione possa tener conto delle considerazioni di efficienza e giungere alla conclusione che, grazie ad esse, non vi è motivo di dichiarare una concentrazione incompatibile con il mercato comune, i miglioramenti di efficienza devono andare a beneficio dei consumatori, essere specificamente legati alla concentrazione ed essere verificabili. Queste condizioni sono

cumulative e vengono esaminate di seguito secondo l'ordine adottato dalla Commissione nella decisione impugnata.

388 L'analisi effettuata dalla Commissione nella decisione impugnata, che è pertinente nell'ambito della valutazione del presente motivo, ruota intorno alle seguenti tappe. In primo luogo, la Commissione ha illustrato l'argomentazione presentata dalla Ryanair in occasione del procedimento amministrativo secondo cui la concentrazione non presenterebbe alcun rischio per la concorrenza grazie ai guadagni di efficienza connessi all'applicazione all'Aer Lingus del modello economico a bassi costi della Ryanair. Siffatti guadagni di efficienza risulterebbero da economie di scala realizzate a livello dei costi di personale, delle spese relative alla proprietà degli apparecchi, delle spese di manutenzione, delle spese aeroportuali, dei costi di esercizio al suolo e dei costi di distribuzione. Secondo la Ryanair, i guadagni di efficienza in parola non potrebbero essere ottenuti né con un'altra operazione né singolarmente dalle due compagnie in assenza di una siffatta concentrazione. Tali guadagni di efficienza si ripercuoterebbero sui consumatori in termini di riduzione del prezzo dei biglietti, di aumento delle frequenze di voli e del numero di collegamenti nonché in termini di miglioramento dei prodotti e del servizio, senza incidere sulla qualità del servizio dell'Aer Lingus (punto 7.10.2 della decisione impugnata). L'analisi dell'Aer Lingus è anch'essa descritta nella decisione impugnata (punto 7.10.3 di quest'ultima).

389 In secondo luogo, la Commissione ha sottolineato che risultava dai principi illustrati nel «considerando» 29 del regolamento sulle concentrazioni e negli orientamenti che, per poter controbilanciare gli effetti negativi di una concentrazione sui consumatori, i guadagni di efficienza che ne risultano devono essere verificabili (cioè giustificati, quantificati e corroborati, se necessario, da studi e documenti interni), atti a procurare un vantaggio ai consumatori, senza che possano ottenersi nella stessa misura con mezzi meno anticoncorrenziali della concentrazione contemplata (guadagni di efficienza specificamente legati alla concentrazione). Queste tre condizioni (carattere verificabile, vantaggio per i consumatori e specifico legame con la concentrazione) sono cumulative (punti 7.10.1 e 7.10.4 della decisione impugnata).

390 In terzo luogo, la Commissione ha considerato che i guadagni di efficienza asseriti dalla Ryanair non erano verificabili, in quanto fondati essenzialmente sull'affermazione generale secondo cui la Ryanair sarebbe in grado di applicare all'Aer Lingus il suo modello economico, in particolare i livelli di costi che vi sono associati, senza che si sia sufficientemente tenuto conto della compensazione delle perdite in termini di caratteristiche dei prodotti e di entrate. Varie asserzioni della Ryanair relative ai guadagni di efficienza poggerrebbero anche su presunzioni che non potrebbero essere verificate in maniera indipendente (punti 7.10.4.2 della decisione impugnata). La decisione impugnata contiene anche una stima della specificità della concentrazione (punto 7.10.4.3 della decisione impugnata) e dei benefici per i clienti (punto 7.10.4.4 della decisione impugnata).

391 La Commissione ha concluso al punto 1151 del preambolo che i guadagni di efficienza asseriti dalla Ryanair non erano sufficientemente verificabili ne specifici della concentrazione. Secondo la Commissione, pur supponendo che tali due condizioni fossero state soddisfatte, i guadagni di efficienza in parola avrebbero inciso sui costi fissi dell'Aer Lingus (utilizzo degli apparecchi), il che induce a pensare che di questi ultimi non avrebbero forse beneficiato i clienti. Infine, la Commissione si è riferita al punto 84 degli orientamenti a norma del quale «[è] altamente improbabile che una concentrazione che dia luogo ad una posizione di mercato prossima al monopolio, o che porti ad un analogo livello di potere di mercato, possa essere dichiarata compatibile con il mercato comune sulla base del fatto che il miglioramento dell'efficienza sarebbe sufficiente a controbilanciare i suoi potenziali effetti anticoncorrenziali».

392 In sostanza la ricorrente critica tale aspetto della decisione impugnata facendo valere che, malgrado i suoi eventuali effetti anticoncorrenziali, l'operazione di concentrazione produrrebbe guadagni di efficienza. Siffatti guadagni di efficienza sarebbero verificabili, propri della concentrazione e ne beneficerebbero i consumatori. Pertanto i criteri posti ai punti 76 e segg. degli orientamenti sarebbero stati rispettati e la Commissione avrebbe dovuto dichiarare l'operazione di concentrazione compatibile con il mercato comune. In generale, la ricorrente addebita alla Commissione di aver disatteso gli elementi concreti da essa presentati e di essersi fondata su «congetture»

avanzate dall'Aer Lingus. Orbene, non soltanto la Ryanair sarebbe un punto di riferimento quanto al conseguimento di guadagni di efficienza, ma l'Aer Lingus non avrebbe potuto essere a conoscenza delle economie di costi realizzate dalla Ryanair e sarebbe stato nell'interesse dell'Aer Lingus sottostimare i guadagni di efficienza risultanti dalla concentrazione al fine di proteggersi contro l'offerta della Ryanair e non ammettere la propria inefficienza. La ricorrente addebita anche alla Commissione di aver applicato un «criterio irragionevole ed erroneo» circa l'ampiezza dei guadagni di efficienza che essa avrebbe dovuto provare fondandosi sul punto 84 degli orientamenti, il quale stabilisce una presunzione negativa in rapporto agli effetti dei guadagni di efficienza in una posizione prossima al monopolio. All'occorrenza, la Ryanair fa valere che la concentrazione non creerebbe alcun monopolio.

³⁹³ La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, rileva che, in quanto l'operazione di concentrazione sfocerebbe in una posizione prossima al monopolio, è altamente improbabile che possa essere dichiarata compatibile con il mercato comune per il motivo che i guadagni di efficienza ottenuti ne controbilancerebbero gli effetti anticoncorrenziali. Comunque i criteri da esaminare non sarebbero soddisfatti: i guadagni di efficienza asseriti dalla Ryanair non sarebbero né verificabili né propri della concentrazione e non ne beneficerebbero i consumatori.

1. *Sul carattere verificabile degli asseriti guadagni di efficienza*

a) Argomenti delle parti

³⁹⁴ In primo luogo, la ricorrente contesta l'osservazione della Commissione secondo cui le sue affermazioni concernenti i guadagni di efficienza sarebbero fondate su elementi

molto ipotetici (punto 1133 del preambolo). «Calcoli molto dettagliati» sarebbero stati forniti alla Commissione sulla base dell'esperienza acquisita in un quindicennio di attività commerciali in Europa e di utilizzazione di più di 130 aerei per più di 500 collegamenti. La Ryanair sarebbe nella posizione migliore per presentare «calcoli rigorosi, affidabili e verificabili», contrariamente alla Commissione, che sarebbe priva di esperienza in materia, ed all'Aer Lingus, che non sarebbe un modello di efficienza. Pur supponendo che siffatti calcoli comportino un margine di errore, il risultato, cioè guadagni di efficienza ammontanti ad EUR 221,7 milioni, non potrebbe essere puramente e semplicemente disatteso. La ricorrente critica anche l'esigenza formulata al punto 1133 del preambolo secondo cui essa avrebbe dovuto fornire documenti precedenti alla concentrazione che stimino in maniera obiettiva ed indipendente l'ampiezza dei guadagni di efficienza. Infatti i guadagni di efficienza sussisterebbero indipendentemente dalla loro attestazione per iscritto prima o dopo l'annuncio della concentrazione. Un'esigenza siffatta sarebbe impossibile da soddisfare poiché spesso, solo dopo l'annuncio dell'OPA, i suoi autori potrebbero accedere alla contabilità della società obiettivo.

³⁹⁵ In secondo luogo, la ricorrente rileva che, al fine di sostenere che i guadagni di efficienza non sono verificabili, la Commissione fa valere che ciò presuppone che essa sia in grado di trasferire «integralmente» il suo modello economico all'Aer Lingus senza peggiorare, con ciò, talune caratteristiche del prodotto. La Commissione riconoscebbe quindi l'esistenza di una differenza tra il modello economico della Ryanair e quello dell'Aer Lingus. Tale affermazione deriverebbe tuttavia da un malinteso, dato che la Ryanair non avrebbe avuto l'intenzione di trasferire «integralmente» il suo modello economico all'Aer Lingus, ma soltanto di mantenere un servizio differenziato pur consolidando la posizione dell'Aer Lingus in termini di guadagni di efficienza e di riduzione dei costi.

³⁹⁶ In terzo luogo, la ricorrente sostiene che il riferimento figurante al punto 1134 del preambolo alla sua acquisizione della Buzz non procede nel senso della tesi della Commissione. Infatti la flotta dell'Aer Lingus sarebbe molto più importante di quella della Buzz e le economie realizzate in materia di carburante, di manutenzione e di sostituzioni sarebbero dunque più importanti, e non più limitate, di quelle che

avrebbero consentito la suddetta acquisizione. Inoltre, come avrebbe fatto con la Buzz, la Ryanair potrebbe sostituire gli aerei in questione e negoziare condizioni migliori di noleggio di quelle attualmente accettate dall'Aer Lingus.

³⁹⁷ In quarto luogo, la ricorrente ricorda di essersi impegnata irrevocabilmente, nell'ambito dell'OPA, a ridurre i prezzi dell'Aer Lingus, ad eliminare i supplementi connessi al carburante per un preciso importo, a mantenere le frequenze ed a migliorare il servizio. Soltanto guadagni di efficienza le avrebbero permesso di soddisfare tali impegni pur garantendone la redditività. La Commissione non potrebbe quindi affermare, al punto 1135 del preambolo, che non disponeva di alcun dato verificabile in grado di provare che guadagni di efficienza potrebbero essere realizzati quanto ai tre punti essenziali per i consumatori, cioè il prezzo dei biglietti, le frequenze di voli e la qualità del servizio per ciascun collegamento.

³⁹⁸ In quinto luogo, la ricorrente insiste sulla capacità dell'entità risultante dalla concentrazione di realizzare economie in materia di pubblicità per effetto di un accresciuto potere di acquisto su tutta la rete che sarebbe garantito in seguito all'operazione.

³⁹⁹ In sesto luogo, la ricorrente addebita alla Commissione di aver ignorato l'interesse della possibilità che essa poteva avere ad utilizzare le sue opzioni che le permettevano di acquistare o di noleggiare Boeing 737 per sostituire gli aerei noleggiati con spese elevate dall'Aer Lingus. La Commissione vi avrebbe visto un «semplice trasferimento di nolo» (punto 1137 del preambolo). In assenza di concentrazione, l'operatività della Ryanair non esigerebbe che essa eserciti tutte queste opzioni. Pertanto la Ryanair, se le esercitasse a vantaggio dell'Aer Lingus, non sosterebbe alcun «costo di opportunità». La Commissione non avrebbe dimostrato che le clausole dei contratti conclusi con la Boeing permetterebbero alla Ryanair di esercitare tali «opzioni non desiderate» e di

rivendere gli aerei sul mercato libero, nè che la Ryanair sceglierebbe effettivamente di utilizzare le opzioni in parola per far concorrenza in tal modo alla Boeing sul mercato dei nuovi aerei. Un siffatto comportamento non sarebbe «nè realistico né commercialmente ragionevole». Del pari a torto la Commissione avrebbe considerato, al punto 1138 del preambolo, che i calcoli effettuati dalla Ryanair quanto ai costi relativi alla proprietà degli apparecchi fossero «particolarmente ottimistici», trascurando quindi l'esperienza acquisita da quest'ultima nel settore.

400 In settimo luogo, la ricorrente sottolinea che a torto la Commissione ha «presunto», al punto 1139 del preambolo, che talune delle economie previste in materia di tasse aeroportuali presupponevano che essa trasferisse i voli dell'Aer Lingus dagli aeroporti principali a costi elevati verso aeroporti secondari a costi ridotti. La Ryanair avrebbe infatti dimostrato che le economie potenziali in materia di tasse aeroportuali non si fondavano su una riduzione dei costi all'aeroporto di Dublino o su una modifica degli aeroporti di destinazione dell'Aer Lingus. La logica della concentrazione consisterebbe nell'utilizzo degli aerei dell'Aer Lingus in aeroporti principali. Inoltre, contrariamente alle affermazioni dell'Aer Lingus presentate al punto 1118 del preambolo, la Ryanair realizzerebbe tempi di rotazione di 25 minuti all'aeroporto di Dublino, il quale sarebbe tuttavia un aeroporto principale, mentre l'Aer Lingus opererebbe sulla base di tempi di rotazione di 40-55 minuti. Tali tempi sarebbero realizzati anche in aeroporti sovraffollati come quello di Birmingham o quello di Manchester (v. la nota della York Aviation del 19 gennaio 2007, relativa ai guadagni di efficienza connessi ai passaggi).

401 In ottavo luogo, la ricorrente fa valere che la Commissione ha effettuato un'interpretazione non corretta del diritto societario irlandese, dato che a norma di tale legislazione la Ryanair controllerebbe l'Aer Lingus avendone acquistato il 50% delle azioni. Pertanto il «carattere ostile» dell'assunzione di controllo, rilevato al punto 1140 del preambolo, sarebbe privo di pertinenza e la Commissione avrebbe erroneamente supposto che l'integrazione delle due imprese sarebbe resa più difficile se la Ryanair controllava meno del 100% delle azioni dell'Aer Lingus.

402 La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, contesta gli argomenti della ricorrente riferendosi alla decisione impugnata.

b) Giudizio del Tribunale

403 Nella decisione impugnata la Commissione ha rilevato che i guadagni di efficienza asseriti dalla Ryanair non erano verificabili, in quanto poggiavano essenzialmente sull'affermazione generale secondo cui la Ryanair sarebbe in grado di applicare all'Aer Lingus il suo modello economico, in particolare i livelli di costi che vi sono associati senza che si sia tenuto conto a sufficienza della compensazione delle perdite in termini di caratteristiche dei prodotti e di entrate. La Commissione ha del pari ritenuto che varie affermazioni della Ryanair relative ai guadagni di efficienza si basassero su presunzioni che non possono essere verificate in maniera indipendente (punto 7.10.4.2 della decisione impugnata).

404 La condizione relativa al carattere verificabile dei guadagni di efficienza prevista negli orientamenti non sarebbe quindi soddisfatta, il che è contestato dalla ricorrente, la quale fa valere otto addebiti su tale punto.

405 In primo luogo, quanto alle valutazioni effettuate dalla Commissione nella decisione impugnata concernente i dati forniti dalla Ryanair (punto 1133 del preambolo, v. punto 394 supra), è necessario ricordare anzitutto che la Commissione ha considerato che «varie affermazioni della Ryanair relative ai guadagni di efficienza si basa[vano] su presunzioni che non possono essere verificate in maniera indipendente». La

Commissione ha ugualmente sottolineato nella decisione impugnata che non esisteva «[a]lcun documento anteriore alla concentrazione che valutasse in maniera obiettiva e indipendente l'estensione degli incrementi di efficienza generati dall'acquisizione dell'Aer Lingus». In tale contesto la Commissione ha indicato che «giudica[va] essenziale la presentazione di tali documenti per dimostrare, da una parte, che il modello economico della Ryanair è differente, unico e superiore a quello dell'Aer Lingus e, dall'altra, che la sua struttura di costi potrebbe essere riprodotta con successo rispetto all'Aer Lingus dopo la concentrazione». Siffatte indicazioni possono comprendersi nel senso che potrebbe esigersi dalla parte notificante che produca dati corrispondenti alla definizione summenzionata dei documenti la cui presentazione è ritenuta «essenziale» dalla Commissione.

⁴⁰⁶ Tuttavia risulta dal punto 86 degli orientamenti che i miglioramenti dell'efficienza devono essere «verificabili» in modo che la Commissione possa essere ragionevolmente certa che essi «si realizzino» e siano di entità sufficiente a controbilanciare i potenziali effetti negativi della concentrazione per i consumatori. Il medesimo punto degli orientamenti indica che, quanto più «precisi e convincenti» saranno gli argomenti addotti per sostanziare i miglioramenti di efficienza, tanto meglio la Commissione sarà in grado di valutarli. Esso precisa al riguardo che, quando è ragionevolmente possibile, gli incrementi di efficienza ed i benefici che ne derivano per i consumatori dovranno quindi essere «quantificati» e che, se i dati necessari per una precisa analisi quantitativa non sono disponibili, dovrà essere possibile prevedere un effetto positivo per i consumatori «chiaro ed identificabile», «non solamente marginale». La condizione relativa al carattere verificabile degli incrementi di efficienza non impone dunque che la parte notificante produca dati idonei ad essere verificati in maniera indipendente da un terzo o documenti precedenti alla concentrazione che permettano di valutare in maniera oggettiva e indipendente l'ampiezza degli incrementi di efficienza prodotti dall'acquisizione.

- 407 Una siffatta interpretazione è corroborata dalla lettura del punto 87 degli orientamenti, da cui risulta che la maggior parte delle informazioni che consentirebbero alla Commissione di valutare gli incrementi di efficienza sono in possesso unicamente delle imprese partecipanti alla concentrazione e che spetta dunque alle parti notificanti comunicare tempestivamente tutte le informazioni necessarie.
- 408 Parimenti l'elenco non tassativo degli elementi di prova utili per la valutazione degli incrementi di efficienza di cui al punto 88 degli orientamenti comprende elementi probatori di vario genere, senza che si ponga l'accento sulla necessità che siano idonei ad essere oggetto di una verifica indipendente o precedenti alla concentrazione. Tale elenco include, in particolare, i documenti interni utilizzati dai dirigenti delle imprese per decidere la concentrazione, dichiarazioni rese dai dirigenti ai proprietari e ai mercati finanziari in merito ai miglioramenti di efficienza attesi, esempi storici di incrementi di efficienza e di benefici per i consumatori, nonché studi effettuati da esperti esterni prima della concentrazione sulla natura e sull'entità degli incrementi di efficienza, nonché sulla misura in cui è probabile che ne beneficino i consumatori.
- 409 Pertanto la possibilità di una verifica indipendente delle presunzioni su cui poggiano le affermazioni della Ryanair relative ai miglioramenti di efficienza non era imposta dagli orientamenti, che definiscono i criteri della Commissione applicabili al riguardo. In ogni caso la Commissione non avrebbe dunque potuto, nel caso di specie, escludere i dati presentati dalla Ryanair per il solo motivo che essi si sarebbero basati su presunzioni non verificabili in maniera indipendente. Allo stesso modo la Commissione non avrebbe potuto esigere un tipo particolare di documenti, quali documenti precedenti alla concentrazione che valutassero in maniera oggettiva e indipendente l'ampiezza degli incrementi di efficienza generati dall'acquisizione, al fine di contestare la pertinenza delle informazioni derivanti da un altro tipo di documenti idonei ad essere prodotti.

- 410 In tale contesto la Ryanair aveva il diritto di presentare alla Commissione i propri dati in merito agli incrementi di efficienza attesi dalla concentrazione, senza dover necessariamente ricorrere ad una valutazione atta ad essere verificata in maniera indipendente da un terzo o già realizzata prima dell'annuncio della concentrazione. Il ritmo degli affari non permette necessariamente la produzione tempestiva di siffatti documenti ed i documenti utilizzati da un'impresa per avviare un'OPA, provenienti sia dalla stessa impresa che dai suoi consulenti, possono in quanto tali presentare una certa pertinenza nel corroborare il contenuto delle asserzioni relative agli incrementi di efficienza.
- 411 Si deve tuttavia sottolineare che la Commissione ha concretamente esaminato se i miglioramenti di efficienza asseriti dalla Ryanair fossero «verificabili» nel senso che le consentivano di essere ragionevolmente certa che la loro concretizzazione era probabile e di entità tale da controbilanciare i potenziali effetti negativi della concentrazione per i consumatori. Infatti la Commissione ha sottolineato al punto 1133 del preambolo che, considerate le affermazioni della Ryanair sui miglioramenti di efficienza, «pare[va] molto ottimista affermare che la Ryanair sar[ebbe] stata in grado di applicare integralmente all'Aer Lingus il suo modello economico, più particolarmente i relativi livelli di costo, senza compensare le perdite in termini di caratteristiche dei prodotti e di entrate». La Commissione ha rilevato che «la Ryanair non adduce[va] alcuna prova oggettiva o convincente al riguardo, a parte una certa fiducia nel "suo stile di gestione più aggressivo"».
- 412 Tale critica dei dati prodotti dalla Ryanair consiste nel rimettere in questione la loro idoneità a dimostrare che gli asseriti incrementi di efficienza sono atti a controbilanciare gli effetti negativi che l'operazione potrebbe, in assenza dei medesimi, causare alla concorrenza. In proposito il punto 87 degli orientamenti indica che la prova di cui trattasi incombe alle parti notificanti. Gli incrementi di efficienza in parola devono essere «quantificati» o, quanto meno, «chiari ed identificabili», come emerge dal punto 86 degli orientamenti.

- 413 In assenza di elementi idonei a provare che i miglioramenti attesi per effetto dell'applicazione all'Aer Lingus del modello economico della Ryanair prendevano in considerazione le perdite conseguenti all'abbandono del modello economico adottato dall'Aer Lingus, la Commissione aveva il diritto di rimettere in questione il carattere verificabile degli asseriti incrementi di efficienza. Orbene, la ricorrente si limita, anche su tale punto, a dedurre nelle sue memorie che il suo modello economico è superiore a quello dell'Aer Lingus e che ciò avrebbe implicato incrementi di efficienza pari ad EUR 221,7 milioni (punto 1106 del preambolo e, in particolare, tabella n. 3). Sono proprio questi gli importi contestati dalla Commissione. Ai punti 1135 e 1140 del preambolo, la Commissione ha del pari sottolineato che la Ryanair non aveva dimostrato di poter ridurre i costi dell'Aer Lingus senza ripercussioni sulla qualità dei suoi servizi.
- 414 Di conseguenza, dato che la Ryanair non ha illustrato in che cosa il ragionamento della Commissione sarebbe erroneo circa la mancata dimostrazione del fatto che potrebbe ridurre i costi dell'Aer Lingus senza ripercussioni sulla qualità dei servizi di tale impresa, occorre considerare che la Commissione poteva fondatamente porre in dubbio il carattere verificabile degli incrementi di efficienza asseriti alla luce dei dati forniti sul punto dalla Ryanair.
- 415 In secondo luogo, quanto all'incidenza sull'analisi della diversità di modello economico tra l'Aer Lingus e la Ryanair, quest'ultima sostiene in sostanza che la Commissione non ha tenuto conto della sua intenzione di mantenere un servizio differenziato, senza trasferire «integralmente» il suo modello economico all'Aer Lingus (punto 1133 del preambolo; v. punto 396 supra).
- 416 L'addebito in parola non tiene conto del fatto che la Commissione ha perfettamente preso in considerazione l'ipotesi menzionata dalla ricorrente. Infatti, i suoi dubbi sul carattere verificabile degli asseriti incrementi di efficienza, tenuto conto dei dati

forniti dalla ricorrente, si presentano nella maniera seguente: o la Ryanair mette pienamente in funzione il suo modello economico ed occorre allora prendere in considerazione le perdite in termini di caratteristiche dei prodotti e di utili provenienti dal modello economico dell'Aer Lingus nell'ambito della valutazione degli incrementi di efficienza asseriti dalla Ryanair; o la Ryanair conserva, come ne avrebbe l'intenzione, le caratteristiche dei prodotti e gli utili provenienti dal modello economico dell'Aer Lingus e, di conseguenza, gli incrementi di efficienza saranno necessariamente minori rispetto a quelli risultanti da un'applicazione integrale del modello delle prestazioni a basso costo ed a basso prezzo della Ryanair. Proprio su tale imprecisione relativa ai dati forniti dalla Ryanair la Commissione ha giustamente fondato il ragionamento seguito nella decisione impugnata.

⁴¹⁷ In terzo luogo, quanto al riferimento nella decisione impugnata alle conseguenze tratte dalla Ryanair in seguito alla sua acquisizione della compagnia Buzz, controllata dalla KLM (punto 1134 del preambolo, v. punto 399 supra), si deve rilevare che le parti sono concordi nel riconoscere che l'acquisizione in parola non era della stessa natura di quella progettata dell'Aer Lingus. Proprio la soluzione presentata nella decisione impugnata depone a favore delle differenze fra le due operazioni in questione (scomparsa del marchio Buzz, restituzione degli aerei, sospensione della maggior parte dei servizi). Gli incrementi di efficienza fatti valere dalla Ryanair sulla base di tale esempio poggiano dunque sull'ipotesi di un'applicazione integrale del modello economico della Ryanair all'impresa acquisita.

⁴¹⁸ In quarto luogo, per quanto riguarda la portata dell'impegno assunto dalla ricorrente in occasione dell'OPA, relativo alla riduzione dei prezzi proposti dall'Aer Lingus, all'eliminazione dei supplementi connessi con il carburante, al mantenimento delle frequenze ed al miglioramento del servizio (punto 1134 del preambolo; v. punto 397 supra), come la Commissione fa valere nelle sue memorie, non contestata sul punto dalla ricorrente, una promessa di tenere un dato comportamento, per una durata non precisata e potenzialmente molto breve, non può considerarsi come un incremento di efficienza né come la prova dell'esistenza del medesimo.

419 In quinto luogo, circa gli incrementi di efficienza relativi alle eventuali riduzioni dei costi pubblicitari (punto 1136 del preambolo; v. punto 398 supra), la critica formulata dalla ricorrente non rimette in questione la portata del timore formulato nella decisione impugnata. Infatti, se la Ryanair intende mantenere la politica di differenziazione dell'Aer Lingus in termini di marchio e di qualità, l'Aer Lingus dovrà persistere nella propria strategia differenziata di marketing. Una scelta siffatta potrebbe effettivamente rendere necessario il mantenimento delle spese pubblicitarie per essere certi che i clienti non confondano le due compagnie.

420 In sesto luogo, quanto ai costi afferenti alla proprietà degli apparecchi (punti 1137 e 1138 del preambolo; v. punto 399 supra), la Commissione ha considerato nella decisione impugnata che, per quanto concerne l'utilizzazione delle opzioni detenute dalla Ryanair che le permetterebbero di acquistare apparecchi a prezzi inferiori ai prezzi di mercato, l'ipotesi probabile sarebbe che la Ryanair eserciti le suddette opzioni per rinnovare la propria flotta aerea. Se la Ryanair si prefiggesse di ottenere un profitto immediato attraverso la vendita dei nuovi apparecchi ad un'altra compagnia aeronautica o di trasferire le stesse opzioni all'Aer Lingus per rinnovarne la flotta aerea, il costo di sostituzione della diversa utilizzazione degli apparecchi sarebbe esattamente uguale all'incremento di efficienza, il che lo annullerebbe. La Commissione ha del pari rilevato che, anche se non si verificassero le due precedenti ipotesi, quelle utilizzate per quantificare i costi afferenti alla proprietà degli apparecchi parrebbero «particolarmente ottimistiche» giacché si baserebbero sulla possibilità di vendere la flotta dell'Aer Lingus al suo valore contabile.

421 Le critiche della ricorrente non rimettono in questione la fondatezza dell'analisi in parola. In merito alla possibilità di non esercitare le suddette opzioni, è chiaro che essa sussiste, ma la Ryanair ne perderebbe allora l'eventuale beneficio. Per quanto concerne l'auspicio formulato dalla ricorrente che la Commissione dimostri che le clausole dei contratti conclusi con la Boeing le permetterebbero di esercitare tali «opzioni non desiderate» e di rivendere gli aerei sul mercato libero o che la Ryanair sceglierebbe effettivamente di utilizzare le opzioni medesime per far concorrenza in tal modo alla Boeing sul mercato dei nuovi aerei, è difficile comprendere perché sarebbe necessaria

la suddetta dimostrazione. La Commissione si limita infatti a citare le diverse soluzioni offerte alla Ryanair qualora si decidesse ad esercitare le sue opzioni rilevando che le stesse erano inizialmente concepite per rinnovare la flotta della Ryanair. Da ultimo, la ricorrente non illustra per quali ragioni la critica formulata dalla Commissione quanto al profilo ottimistico di una vendita della flotta dell'Aer Lingus al prezzo del suo valore contabile sarebbe erronea solo tenendo conto della sua esperienza nel settore.

422 In settimo luogo, per quanto riguarda le spese aeroportuali ed i costi di esercizio a terra (punto 1139 del preambolo; v. punto 400 supra), occorre constatare, sulla falsariga della Commissione, che quest'ultima si è limitata a rilevare nella decisione impugnata che «le diminuzioni di costi che risulterebbero dal trasferimento dei servizi dell'Aer Lingus verso aeroporti secondari non costituirebbero esse stesse incrementi di efficienza». Ciò può comprendersi seguendo l'esempio dato dalla Commissione secondo cui la Ryanair ha sostenuto, segnatamente, di aver concluso un accordo con l'aeroporto di Bergamo a norma del quale quest'ultimo fattura un costo per passeggero nettamente inferiore a quello richiesto all'Aer Lingus per servire Milano. Bergamo sarebbe tuttavia un aeroporto secondario non servito dall'Aer Lingus, talché l'asserito incremento di efficienza si potrebbe realizzare solo trasferendo su Bergamo i voli attuali dell'Aer Lingus a destinazione di Milano-Linate e Milano-Malpensa. Tenuto conto della necessità di tale modifica dell'offerta di servizi dell'Aer Lingus, la Commissione ha quindi fondatamente contestato nella decisione impugnata il sussistere dell'incremento di efficienza in parola.

423 In ottavo luogo, quanto all'incidenza di una maggiore o minore partecipazione di controllo della Ryanair nell'Aer Lingus (punto 1140 del preambolo; v. punto 401 supra), a buon diritto la Commissione ha sostanzialmente considerato nella decisione impugnata che una partecipazione inferiore al 100% renderebbe più difficile la realizzazione degli asseriti incrementi di efficienza, tenuto conto del «carattere ostile» della concentrazione notificata. L'opposizione che potrebbero manifestare gli azionisti dell'Aer Lingus che non accettassero l'assunzione di controllo da parte della Ryanair, dato che taluni di essi, come lo Stato irlandese o il personale dell'Aer Lingus, possono detenere una partecipazione significativa nel capitale dell'Aer Lingus, rischia infatti

di ritardare o mettere in questione talune decisioni che la Ryanair potrebbe adottare per ridurre i costi.

- ⁴²⁴ Risulta da quanto precede che gli addebiti della ricorrente relativi al carattere verificabile degli asseriti incrementi di efficienza devono essere respinti.

2. Sul nesso specifico con la concentrazione di taluni incrementi di efficienza asseriti

a) Argomenti delle parti

- ⁴²⁵ La ricorrente contesta l'affermazione della Commissione secondo cui taluni incrementi di efficienza, quali la riduzione delle spese per il personale, un migliore utilizzo degli aerei nonché la riduzione delle spese per il carburante e la distribuzione, «non hanno probabilmente un nesso specifico con la concentrazione» e potrebbero essere ottenuti dall'Aer Lingus indipendentemente da quest'ultima (punti 1143-1145 della decisione impugnata). La ricorrente riconosce che l'Aer Lingus ha conosciuto una diminuzione dei suoi costi unitari dal 2001, ma rileva che risulta dall'ultima relazione intermedia di tale compagnia che i costi di quest'ultima sono in aumento. Inoltre i costi dell'Aer Lingus rimarrebbero sostanzialmente più elevati di quelli della Ryanair, mentre la differenza continua ad aumentare. Senza l'operazione l'Aer Lingus non potrebbe fruire delle economie di scala associate al suo acquisto da parte della Ryanair. Poiché il numero di aerei di cui dispone l'Aer Lingus non è sostanzialmente aumentato nel corso degli ultimi cinque anni, sarebbe ragionevole presumere che l'Aer Lingus non possa né voglia crescere rapidamente per operare con la medesima dimensione della Ryanair. Taluni incrementi di efficienza non connessi alla dimensione, come la

riduzione dei tempi di passaggio all'aeroporto di Dublino, avrebbero in larga misura un nesso specifico con la concentrazione, poiché l'Aer Lingus non avrebbe tentato di ottenere tempi di rotazione più brevi (v. la risposta della Ryanair del 25 gennaio 2007 alla richiesta di informazioni della Commissione fondata sull'art. 11 del regolamento sulle concentrazioni). Contrariamente alle affermazioni della Commissione, la concorrenza asseritamente esercitata dalla Ryanair nei confronti dell'Aer Lingus non avrebbe costituito, di per sé, uno stimolo per quest'ultima a rimanere un operatore efficiente.

⁴²⁶ La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, contesta gli argomenti della ricorrente riferendosi alla decisione impugnata.

b) Giudizio del Tribunale

⁴²⁷ Risulta dal punto 85 degli orientamenti che gli incrementi di efficienza sono rilevanti nella valutazione concorrenziale quando sono una diretta conseguenza della concentrazione notificata e non possono essere prodotti, nella stessa misura, da pratiche meno anticoncorrenziali. In tal caso la Commissione considera che i miglioramenti di efficienza sono prodotti dalla concentrazione ed hanno quindi un nesso specifico con la concentrazione stessa. Spetta alle parti della concentrazione fornire tempestivamente tutte le informazioni necessarie per dimostrare che non esistono mezzi realistici e realizzabili meno anticoncorrenziali rispetto alla concentrazione notificata. La Commissione prende in considerazione solamente mezzi che siano ragionevolmente praticabili con riferimento alla situazione commerciale in cui si trovano le imprese partecipanti alla concentrazione, tenuto conto della prassi consolidata del settore economico interessato.

- 428 Nella decisione impugnata la Commissione ha rilevato che taluni degli asseriti incrementi di efficienza, quali la riduzione dei costi del personale, un migliore utilizzo degli aerei nonché la riduzione delle spese per il carburante e la distribuzione, potrebbero essere realizzati dall'Aer Lingus indipendentemente dall'operazione contemplata (punto 7.10.4.3 della decisione impugnata).
- 429 Per contestare tale asserzione, la ricorrente si limita ad affermare che, secondo l'ultima relazione intermedia dell'Aer Lingus datata 30 agosto 2007, i costi di tale impresa sono in aumento e, comunque, superiori ai suoi. La concentrazione contemplata permetterebbe all'Aer Lingus di fruire di economie di scala più importanti di quelle che avrebbe potuto realizzare in assenza dell'operazione.
- 430 Si deve tuttavia considerare che il primo argomento della ricorrente non può essere accolto in quanto non si può addebitare alla Commissione di non aver preso in considerazione, ai fini dell'adozione della decisione impugnata il 27 giugno 2007, risultati che sono stati pubblicati solo il 31 agosto 2007. Pertanto, come peraltro riconosce la ricorrente, la Commissione si è fondata mente basata nella decisione impugnata sul fatto che, «[d]al 2001, l'Aer Lingus a[veva ...] sviluppato una tendenza consolidata verso la riduzione dei costi unitari». Inoltre l'argomento desunto dalle economie di scala invocato dalla Ryanair non rimette in discussione la fondatezza dell'asserzione della Commissione che sottolinea piuttosto l'efficacia della combinazione prezzo-qualità adottata dall'Aer Lingus.
- 431 Di conseguenza gli addebiti relativi al nesso specifico con la concentrazione di un certo numero di asseriti incrementi di efficienza devono essere respinti.

3. *Sul vantaggio per i consumatori*

a) Argomenti delle parti

⁴³² La ricorrente rileva che la Commissione ha ammesso il nesso esistente tra i costi fissi connessi all'ingresso su un collegamento ed i livelli di profitto a partire dai quali l'ingresso diviene redditizio nonché l'incremento della concorrenza che un ingresso siffatto è idoneo a generare per un dato collegamento (punto 1147 del preambolo). A torto, quindi, la Commissione ha concluso che gli asseriti «incrementi di efficienza per i costi fissi non si rifletterebbero nelle decisioni della Ryanair relative alla fissazione dei prezzi dei voli esistenti» (punto 1148 del preambolo). Così facendo, la Commissione non terrebbe conto del fatto che, nell'industria aeronautica, i costi fissi si ripercuotono rapidamente sulle decisioni in merito alla produzione marginale e alle frequenze. La Ryanair sarebbe nota per avere costi di esercizio ridotti e ripercuoterne il debole livello sui prezzi proposti ai consumatori. Inoltre, nell'industria aeronautica, i fornitori di servizi dovrebbero operare frequenti aggiustamenti a breve termine delle capacità e degli orari, il che non sarebbe consentito dalla struttura di costi dell'Aer Lingus. Del pari a torto, la Commissione ha indicato che «i benefici per i clienti non sarebbero pertanto immediati, ma condizionati da una catena di eventi e di conseguenza considerevolmente meno certi dell'effetto sui prezzi di una riduzione dei costi marginali (che incoraggerebbe immediate riduzioni di prezzo)» (punto 1148 del preambolo). Un'affermazione del genere non sarebbe né motivata né corroborata da elementi di prova e sarebbe in contraddizione con l'esperienza della Ryanair.

⁴³³ La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, contesta gli argomenti della ricorrente riferendosi alla decisione impugnata.

b) Giudizio del Tribunale

- 434 Per quanto concerne il vantaggio per i consumatori, il punto 79 degli orientamenti indica che il criterio fondamentale in base al quale sono valutate le considerazioni di efficienza è che i consumatori non devono ritrovarsi in una situazione peggiore in seguito alla concentrazione. A tal fine i miglioramenti di efficienza devono essere considerevoli e tempestivi e, in linea di principio, apportare dei vantaggi ai consumatori in quei mercati rilevanti nei quali sarebbero altrimenti probabili problemi sotto il profilo della concorrenza.
- 435 Emerge al riguardo dal punto 80 degli orientamenti che le concentrazioni possono produrre diversi tipi di miglioramenti dell'efficienza suscettibili di tradursi in prezzi più bassi o altri vantaggi per i consumatori. Per esempio, riduzione dei costi di produzione o di distribuzione possono dare all'entità risultante dalla concentrazione la possibilità e l'incentivo a praticare prezzi più bassi dopo la concentrazione. In linea con la necessità di accertare se l'incremento di efficienza porterà ad un beneficio netto per i consumatori, nella valutazione delle efficienze dal lato dei costi sarà presumibilmente più importante il miglioramento di efficienza che rende possibile una diminuzione dei costi variabili o marginali rispetto a quello che permette una riduzione dei costi fissi, poiché è il calo dei primi che, in linea di massima, ha maggiori probabilità di tradursi in una diminuzione dei prezzi al consumo. Le riduzioni dei costi che risultano esclusivamente da limitazioni anticoncorrenziali della produzione non possono essere considerate come miglioramenti di efficienza a vantaggio dei consumatori.
- 436 Risulta peraltro dal punto 84 degli orientamenti che l'incentivo per l'impresa risultante dalla concentrazione a trasferire ai consumatori gli incrementi di efficienza è spesso legato all'esistenza di una pressione concorrenziale da parte delle altre imprese presenti sul mercato e di potenziali nuovi ingressi. Quanto maggiori sono i possibili effetti negativi per la concorrenza, tanto più la Commissione deve essere certa che i miglioramenti dell'efficienza indicati siano di sostanziale entità, che vi sia un'elevata probabilità che essi si materializzino e che siano trasferiti, in misura sufficiente, ai consumatori. Su tale aspetto gli orientamenti precisano che è altamente improbabile che una concentrazione che dia luogo ad una posizione di mercato prossima

al monopolio, o che porti ad un analogo livello di potere di mercato, possa essere dichiarata compatibile con il mercato comune sulla base del fatto che il miglioramento dell'efficienza sarebbe sufficiente a controbilanciare i suoi potenziali effetti anticoncorrenziali.

437 Nella decisione impugnata, in risposta all'asserzione della Ryanair secondo cui le riduzioni dei costi di esercizio degli apparecchi incidono sulla decisione «marginale» della compagnia aerea di assicurare o meno un volo per un certo collegamento, la Commissione ha riconosciuto che la diminuzione dei costi fissi di ingresso su un collegamento diminuiva i livelli di resa a partire dai quali l'ingresso diviene redditizio e che lo stesso era diretto ad aumentare la concorrenza per un dato collegamento (punti 1146 e 1147 del preambolo).

438 La Commissione ha esaminato in secondo luogo il grado di certezza e la rapidità di ripercussione dei vantaggi in parola sui consumatori rilevando che gli asseriti incrementi di efficienza sui costi fissi non incidevano sulle decisioni della Ryanair relative alla fissazione dei prezzi dei voli esistenti. A suo parere, i benefici per i clienti si materializzerebbero solo se la Ryanair scegliesse di aumentare le frequenze sui suoi collegamenti in essere o di istituirne uno nuovo che non sia economicamente sostenibile prima della riduzione dei costi fissi, ma che lo diverrebbe dopo la concentrazione. Pertanto, anche se gli incrementi di efficienza fossero raggiunti, i benefici per i clienti non sarebbero immediati, ma condizionati da una catena di eventi e, quindi, considerevolmente meno certi dell'effetto sui prezzi di una riduzione dei costi marginali che incoraggerebbe immediate riduzioni di prezzo (punto 1148 del preambolo).

439 Peraltro, la Commissione ha rilevato che, poiché la Ryanair non fa che sostenere che i costi dell'Aer Lingus possono essere ricondotti ai suoi propri livelli, ciò non farebbe alcuna differenza rispetto alla situazione precedente alla concentrazione, dato che la

«soglia di redditività» della Ryanair e l'entità dei collegamenti redditizi non cambierebbero, anche se tutti gli incrementi di efficienza fossero raggiunti (punto 1149 del preambolo). Al contrario, sui collegamenti esistenti ove i servizi si accavallano, l'effetto immediato della concentrazione risiederebbe nell'internalizzazione delle decisioni della Ryanair e dell'Aer Lingus in materia di tariffazione e di resa. Presupponendo una politica di massimizzazione dei profitti, l'entità risultante dalla concentrazione avrebbe tutto l'interesse ad aumentare i prezzi su tali collegamenti, in ragione delle quote di mercato molto elevate della nuova entità, e qualsiasi trasferimento di passeggeri tra i marchi Ryanair ed Aer Lingus rimarrebbe per la maggior parte in seno a questa entità, in particolare quanto ai collegamenti che passassero da un duopolio ad un monopolio (punto 1150 del preambolo).

440 La Commissione ha ammesso che, in teoria, tale effetto potrebbe essere controbilanciato se gli incrementi di efficienza relativi ai costi fissi giustificassero il fatto che la Ryanair aggiunga frequenze supplementari sui collegamenti interessati, il che in seguito spingerebbe i prezzi verso il basso. Essa ha tuttavia considerato che, dato il livello estremamente elevato delle quote di mercato della nuova entità, spesso vicina al monopolio, ed il fatto che gli asseriti incrementi di efficienza si applicherebbero in gran parte al marchio Aer Lingus, sarebbe altamente improbabile che l'effetto di diminuzione dei prezzi degli stessi incrementi di efficienza fosse sufficiente ad invertire l'aumento dei prezzi risultante dalla sovrapposizione orizzontale e dalla perdita di concorrenza consecutiva alla concentrazione (punto 1150 del preambolo).

441 Occorre rilevare in proposito, sulla falsariga della Commissione, che la Ryanair non contesta la valutazione secondo cui eventuali incrementi di efficienza non possono essere ripercossi sui consumatori, tenuto conto delle quote di mercato molto importanti detenute dalla nuova entità sulla maggior parte dei collegamenti ove i servizi si sovrappongono. Infatti, anche a supporre che sia dimostrata l'asserzione della Ryanair secondo cui tutte le economie in materia di costi sarebbero utilizzate per diminuire i prezzi al fine di accrescere i volumi, la vera priorità della Ryanair resterebbe probabilmente quella di massimizzare i benefici. Su mercati in cui qualsiasi concorrenza

venga eliminata in seguito alla concentrazione sarebbe senza dubbio molto più redditizio non far beneficiare i consumatori dell'asserita riduzione dei costi fissi dell'Aer Lingus.

- 442 Ne consegue che gli addebiti relativi al vantaggio per i consumatori devono essere respinti.
- 443 Risulta da quanto precede che gli addebiti della ricorrente relativi alla verificabilità degli incrementi di efficienza, al loro nesso specifico con la concentrazione e al vantaggio per i consumatori devono essere respinti. Pertanto, poiché la ricorrente non ha dimostrato che l'analisi illustrata dalla Commissione nella decisione impugnata è erronea in merito alle tre condizioni cumulative stabilite per definire le circostanze in cui essa può prendere in considerazione incrementi di efficienza per valutare una concentrazione, occorre respingere il quarto motivo nel suo complesso.

4. *Conclusioni sull'analisi degli effetti dell'operazione sulla concorrenza*

- 444 Dall'esame dei primi quattro motivi emerge che nessuno degli argomenti presentati dalla ricorrente è idoneo a rimettere in questione le constatazioni effettuate dalla Commissione nella decisione impugnata, secondo le quali la realizzazione della concentrazione ostacolerebbe considerevolmente una concorrenza effettiva a seguito della creazione di una posizione dominante su diversi mercati a partire da o a destinazione di Dublino, Cork e Shannon.

445 Tali posizioni dominanti sono tanto sia monopolistiche che quasi monopolistiche o molto importanti e sono sufficienti, in quanto tali, per a confermare la conclusione della Commissione secondo cui la concentrazione deve essere dichiarata incompatibile con il mercato comune.

446 A questo punto, resta da esaminare il quinto ed ultimo motivo, relativo agli impegni.

E — *Sul quinto motivo, relativo alla valutazione degli impegni*

1. *Considerazioni preliminari*

447 Occorre ricordare il contesto dell'analisi applicabile agli impegni prima di esaminare il contenuto degli impegni controversi nella presente causa.

a) Sul contesto dell'analisi degli impegni

448 Il controllo delle concentrazioni ha lo scopo di fornire alle imprese interessate l'autorizzazione necessaria e preventiva alla realizzazione di qualsiasi operazione di concentrazione di dimensione comunitaria. Nell'ambito di tale controllo dette imprese possono proporre impegni alla Commissione per ottenere una decisione che constati la compatibilità della loro operazione con il mercato comune

(sentenza del Tribunale 9 settembre 2008, causa T-212/03, MyTravel/Commissione, Racc. pag. II-1967, punti 116-118).

- ⁴⁴⁹ A seconda dello stato di avanzamento del procedimento amministrativo, gli impegni proposti devono consentire alla Commissione di concludere che l'operazione notificata non solleva più gravi perplessità per quanto riguarda la sua compatibilità con il mercato comune nella fase dell'indagine preliminare (art. 6, n. 2, del regolamento sulle concentrazioni) o di rispondere alle obiezioni sollevate nell'ambito dell'indagine approfondita (art. 18, n. 3, in combinato disposto con l'art. 8, n. 2, del regolamento sulle concentrazioni). Pertanto tali impegni permettono anzitutto di evitare l'apertura di una fase di indagine approfondita o, in seguito, di evitare l'adozione di una decisione che dichiari l'incompatibilità dell'operazione con il mercato comune (v. sentenza MyTravel/Commissione, punto 448 supra).
- ⁴⁵⁰ L'art. 8, n. 2, del regolamento sulle concentrazioni consente infatti alla Commissione di subordinare una decisione che dichiara una concentrazione compatibile con il mercato comune in base al criterio definito all'art. 2, n. 2, del medesimo regolamento a condizioni ed oneri destinati a garantire che le imprese interessate adempiano gli impegni assunti nei suoi confronti per rendere la concentrazione compatibile con il mercato comune (v. sentenza MyTravel/Commissione, punto 448 supra).
- ⁴⁵¹ Vista sia l'importanza degli interessi finanziari e degli interessi industriali o commerciali sottesi a questo tipo di operazioni, sia i poteri di cui dispone la Commissione in tale materia, ci si può attendere che le imprese interessate facciano di tutto per agevolare il lavoro dell'amministrazione. Per gli stessi motivi la Commissione è tenuta a dare prova della massima diligenza nell'adempimento del suo compito di controllo delle concentrazioni (v., quanto al vecchio regolamento sulla concentrazione, sentenza MyTravel/Commissione, punto 448 supra, punto 119).

⁴⁵² Occorre anche rilevare che, nel contesto del controllo sulle concentrazioni, la Commissione è autorizzata ad accettare solo impegni idonei a rendere l'operazione notificata compatibile con il mercato comune (v., quanto al vecchio regolamento sulle concentrazioni, sentenza *General Electric /Commissione*, punto 41 supra, punto 555).

⁴⁵³ A questo riguardo si deve osservare che impegni proposti da una delle parti della concentrazione rispondono al detto criterio solo se la Commissione può concludere, con certezza, che sarà possibile eseguirli e che le nuove strutture commerciali che ne derivano saranno sufficientemente affidabili e durevoli durature per impedire la creazione o il rafforzamento, in un futuro relativamente prossimo, di una posizione dominante o degli ostacoli ad una concorrenza effettiva che gli impegni stessi mirano ad impedire (v., in merito al vecchio regolamento sulle concentrazioni ed in considerazione del fatto che i rimedi proposti nella presente causa non erano tutti di natura strutturale, sentenza *General Electric/Commissione*, punto 41 supra, punto 555).

⁴⁵⁴ Risulta peraltro dall'art. 19, n. 2, del regolamento (CE) della Commissione 7 aprile 2004, n. 802, di esecuzione del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese (GU L 133, pag. 1), che gli impegni proposti dalle imprese interessate ai sensi dell'art. 8, n. 2, del regolamento sulle concentrazioni sono presentati alla Commissione entro e non oltre 65 giorni lavorativi a decorrere dalla data di avvio del procedimento. Qualora il termine per l'adozione di una decisione adottata a norma dell'art. 8, n. 2, del regolamento sulle concentrazioni sia prorogato, il termine di 65 giorni lavorativi è prorogato dello stesso numero di giorni lavorativi. Nel caso di specie il termine di cui all'art. 19, n. 2, del regolamento n. 802/2004 scadeva il 3 maggio 2007 (punto 1237 del preambolo).

455 Nel caso di impegni sottoposti tardivamente, dal punto 43 della comunicazione concernente le misure correttive considerate adeguate a norma del vecchio regolamento sulle concentrazioni e del regolamento (CE) n. 447/98 della Commissione (GU 2001, C 68, pag. 3; in prosieguo: la «comunicazione concernente le misure correttive»), le cui soluzioni sono state riprese dalla Commissione nella presente causa relativamente al regolamento sulle concentrazioni ed al regolamento n. 802/2004, risulta che le parti di un'operazione di concentrazione notificata possono ottenere che tali impegni vengano presi in considerazione subordinatamente a due condizioni cumulative, vale a dire, da un lato, che essi risolvano chiaramente e senza necessità di indagini supplementari i problemi concorrenziali preventivamente individuati e, dall'altro, che sussista tempo sufficiente per consultare gli Stati membri in merito a tali impegni (v., quanto al vecchio regolamento sulle concentrazioni, sentenze EDP/Commissione, punto 28 supra, punto 163, e MyTravel/Commissione, punto 448 supra, punto 127).

b) Sulla descrizione e sulla valutazione degli impegni del 3 maggio 2007

456 Al punto 1153 del preambolo, la Commissione ha indicato che, in occasione del procedimento amministrativo, la Ryanair ha presentato varie serie di impegni: il 29 novembre 2006, gli «impegni iniziali della fase I», il 14 dicembre 2006, gli «impegni modificati della fase I», il 17 aprile 2007, in risposta alla comunicazione degli addebiti, gli «impegni iniziali della fase II» e, il 3 maggio 2007, a suo avviso, gli «impegni definitivi» (in prosieguo: gli «impegni del 3 maggio 2007»).

457 La Commissione ha rilevato che gli impegni del 3 maggio 2007 si presentavano sotto forma di diversi documenti, cioè, da una parte, una «lettera di impegni», contenente una descrizione degli impegni proposti e commenti generali sull'inchiesta nonché sul carattere adeguato dei suddetti impegni e, dall'altra, un allegato conforme al formato

degli impegni dei testi modello della Commissione che descrive i «dettagli dei meccanismi dell'impegno n. 2» (punto 1162 del preambolo).

⁴⁵⁸ Secondo la descrizione effettuata nella decisione impugnata (punto 1164 del preambolo), il contenuto degli impegni proposti può essere riassunto essenzialmente distinguendo gli impegni relativi alle bande orarie (le prime quattro misure) da quelli senza alcun nesso con le bande stesse (le due ultime misure):

- in primo luogo, la Ryanair si è impegnata a liberare bande orarie sul collegamento in partenza da e a destinazione di London-Heathrow nell'ambito di un «accordo di noleggio», grazie al quale tali bande sarebbero state riservate esclusivamente alla British Airways e all'Air France (v. anche la nota a piè di pagina n. 1410 inserita nel punto 1164 del preambolo);

- in secondo luogo, la Ryanair si è impegnata, ove necessario, a liberare bande orarie su altri collegamenti in cui i servizi si sovrappongono in partenza da e a destinazione di Dublino (il che, a suo avviso, permetterebbe alle compagnie aeree di sfruttare un certo numero di apparecchi con base a Dublino) ed ha proposto inoltre di liberare un numero equivalente di bande orarie in precisi aeroporti di destinazione, su collegamenti ove i servizi si sovrappongono, se necessario;

- in terzo luogo, la Ryanair si è impegnata, ove necessario, a liberare bande orarie sui collegamenti in cui i servizi si sovrappongono in partenza da e a destinazione di Cork e Shannon (trattasi di bande orarie quotidiane a Cork e Shannon e di un numero equivalente di bande orarie a Londra-Stansted sui voli a destinazione di Londra-Stansted nonché di bande orarie concernenti il collegamento verso

Cork e Liverpool al fine di facilitare l'ingresso sui collegamenti Cork-Manchester e Cork-Liverpool);

- in quarto luogo, nella sua «lettera di impegni», la Ryanair ha proposto «di non finalizzare l'acquisto dell'Aer Lingus» prima di aver trovato un «acquirente» che si impegni ad occupare le bande orarie per lo sfruttamento degli apparecchi con base a Dublino;
- in quinto luogo, la Ryanair si è impegnata a ridurre immediatamente le tariffe sui voli a corto raggio dell'Aer Lingus di almeno il 10%, a sopprimere immediatamente i supplementi per il carburante applicati dall'Aer Lingus sui suoi voli a lungo raggio, a conservare il marchio Aer Lingus ed a mantenere una gestione dell'Aer Lingus distinta dalla sua;
- in sesto luogo, la Ryanair si è impegnata, da una parte, a non aumentare, oltre le frequenze gestite in comune dall'Aer Lingus e da essa stessa, le frequenze di voli sulla totalità dei collegamenti interessati nei quali i servizi si sovrappongono, «nel caso di un nuovo arrivato sul collegamento», e ciò per ciascun collegamento per una durata di sei stagioni dell'International Air Transport Association (IATA) dopo la finalizzazione della concentrazione, e, dall'altra, a non ridurre le frequenze sui medesimi collegamenti, «a meno che uno di essi non sia redditizio o cessi di esserlo» (congelamento delle frequenze).

⁴⁵⁹ La Commissione ha ricordato in secondo luogo di aver inviato a terzi gli impegni del 3 maggio 2007 in una versione confidenziale accompagnata da un questionario, al fine di permettere ai medesimi di far conoscere il loro punto di vista e di chiarire talune questioni di fatto (ad esempio quanto alla portata sufficiente della misura correttiva o alla probabilità di un ingresso determinato da tali impegni) (punto 1165 del preambolo).

- ⁴⁶⁰ La Commissione ha infine illustrato il risultato della valutazione degli impegni del 3 maggio 2007 (punti 1166-1234 della decisione impugnata) prima di concludere che essi «non [erano] sufficienti per risolvere gli ostacoli significativi individuati ai fini di un'effettiva concorrenza e, di conseguenza, [che essi] non [potevano] rendere la concentrazione proposta compatibile con il mercato comune» (punto 1235 del preambolo).
- ⁴⁶¹ In primo luogo, la Commissione ha rilevato che gli impegni del 3 maggio 2007 erano formulati in maniera poco chiara e sovente contraddittoria (punto 8.2.1 della decisione impugnata). A suo parere, a causa della mancanza di chiarezza, non è possibile né attuarli né applicarli, atteso che gli impegni del 3 maggio 2007 non soddisfano le condizioni minime definite dalla comunicazione concernente le misure correttive e nella sentenza *General Electric/Commissione*, punto 41 *supra* (punto 555).
- ⁴⁶² Le osservazioni della Commissione sul punto vertono sul formato degli impegni (punto 8.2.1.1 della decisione impugnata), sulla mancanza di chiarezza dell'impegno relativo all'«acquirente iniziale» (punto 8.2.1.2 della decisione impugnata), sui meccanismi della cessione di bande orarie (punto 8.2.1.3 della decisione impugnata) e sulla descrizione dell'«impegno n. 1» (punto 8.2.1.4 della decisione impugnata).
- ⁴⁶³ In secondo luogo, la Commissione ha esaminato il contenuto degli impegni del 3 maggio 2007 prima di concludere che non erano idonei ad eliminare i problemi di concorrenza individuati (punto 8.2.2 della decisione impugnata). In sostanza la Commissione ha criticato il fatto che gli impegni contemplati non costituissero una cessione di attività, necessaria nella fattispecie, ma principalmente una «misura correttiva

all'accesso» definita conformemente al modello adottato per precedenti casi concernenti compagnie aeree. I motivi seguenti sono sviluppati nella decisione impugnata:

- circa il lotto di bande orarie sui collegamenti ove i servizi si sovrappongono in partenza da e a destinazione di Dublino, Cork e Shannon (punto 8.2.2.1 della decisione impugnata), l'inchiesta della Commissione ed i risultati della consultazione degli attori del mercato sugli impegni del 3 maggio 2007 avrebbero dimostrato che non esisteva alcuna indicazione di ingressi sufficienti per la grande maggioranza dei collegamenti individuati e che tale offerta di bande non avrebbe ripristinato la concorrenza su una parte importante della trentina di collegamenti interessati ove i servizi si sovrappongono. La Commissione ha infatti rilevato che la proposta di un «acquirente iniziale» non può correggere l'assenza di prospettiva di ingresso (punti 1197 e 1198 del preambolo), che la portata degli impegni proposti era insufficiente, dato che la saturazione degli aeroporti non era il principale ostacolo ad un ingresso in concorrenza diretta con l'insieme Ryanair-Aer Lingus (punti 1199-1206 del preambolo), che gli impegni non concernevano le bande relative ad aeroporti importanti di destinazione, come quelli di Roissy-Charles-de-Gaulle, di Francoforte sul Meno, di Bruxelles, di Milano-Linate o di Milano-Malpensa (punti 1207-1209 del preambolo), che gli impegni potevano unicamente permettere «ingressi frammentati», meno idonei a ripristinare un'effettiva concorrenza (punti 1210-1212 del preambolo), e che gli impegni non prendevano in considerazione il modello di esercizio del nuovo arrivato (punti 1213-1215 del preambolo);

- quanto al lotto di bande sul collegamento Dublino-Londra (Heathrow) (punto 8.2.2.2 della decisione impugnata), la consultazione degli attori del mercato avrebbe confermato l'analisi della Commissione secondo cui la British Airways e l'Air France, nonché almeno uno dei loro concorrenti, erano interessati ad ottenere le bande in parola e ad espandere su tale collegamento le rispettive attività esistenti. Anche se, in ragione della clausola di esclusività concernente la British Airways e l'Air France, le bande offerte non avrebbero prodotto nuovi ingressi, la Commissione ha riconosciuto che l'offerta di bande in parola, nell'ipotesi che siano cedute, condurrebbe verosimilmente ad un'espansione sul collegamento in questione da parte di concorrenti che potrebbero esercitare in una certa misura

un vincolo concorrenziale sull'insieme Ryanair-Aer Lingus per il collegamento Dublino-Londra (punto 1216 del preambolo). La Commissione ha tuttavia espresso dubbi quanto al carattere sufficiente e all'effettività degli impegni in parola per diverse ragioni: la difficoltà di stabilire se tali compagnie aeree possano offrire servizi a basso costo comparabili a quelli proposti dalla Ryanair, tali da ovviare a sufficienza alla scomparsa della pressione concorrenziale esercitata dall'Aer Lingus (punto 1217 del preambolo), l'incertezza se le frequenze di voli offerte alle due compagnie interessate sarebbero stati sufficienti ad esercitare un vincolo effettivo sulla nuova entità (punto 1218 del preambolo) e la mancanza di chiarezza degli impegni (punto 1219 del preambolo);

- in merito agli impegni senza alcun nesso con le bande (punto 2.2.3 della decisione impugnata), consistenti in una riduzione immediata di almeno il 10% delle tariffe sui voli a corto raggio dell'Aer Lingus, nell'eliminazione immediata dei supplementi per il carburante praticati sui suoi voli a lungo raggio, nel «congelamento delle frequenze» e nel mantenimento di una gestione e di marchi separati, la Commissione ha contestato che non risolvevano direttamente alcuno dei problemi di concorrenza individuati e che ponevano numerose questioni relative al loro monitoraggio e all'applicabilità del medesimo.

⁴⁶⁴ Peraltro la Commissione ha rilevato che era difficile stabilire se gli impegni proposti potessero essere attuati senza il consenso degli altri azionisti dell'Aer Lingus (punto 8.2.2.4 della decisione impugnata). In particolare essa ha considerato che sussistevano considerevoli dubbi sul piano giuridico circa la possibilità che la Ryanair abbandonasse le bande dell'Aer Lingus a Heathrow poiché gli statuti della compagnia aerea conferiscono taluni diritti di veto al governo irlandese che gli permetterebbero di bloccare il trasferimento delle bande.

c) Sulla descrizione e sulla valutazione del progetto di impegni del 1° giugno 2007

- ⁴⁶⁵ La Commissione ha ricordato che il 29 maggio 2007 si era svolta una riunione sotto forma di conferenza telefonica, nel corso della quale la Ryanair è stata messa al corrente dei risultati della consultazione degli attori del mercato concernente i suoi impegni e della valutazione preliminare della Commissione sugli impegni del 3 maggio 2007 (punto 1153 del preambolo). La Commissione ha rilevato che, in seguito a tale riunione ed alle successive discussioni supplementari, la Ryanair aveva presentato il 1° giugno 2007, sotto forma di versione preliminare impegni modificati, designati nella decisione impugnata come il «progetto di impegni definitivi modificati» (in prosieguo: il «progetto di impegni del 1° giugno 2007»). La Commissione ha precisato che, secondo la Ryanair, le modifiche proposte consistevano nell'«affrontare» i difetti individuati relativamente agli impegni del 3 maggio 2007 (punto 1236 del preambolo).
- ⁴⁶⁶ Nella decisione impugnata la Commissione ha indicato che il progetto di impegni del 1° giugno 2007 era stato esplicitamente comunicato sotto forma di versione preliminare, senza firma e senza osservanza dei requisiti formali di cui all'art. 20 del regolamento n. 802/2004. Pertanto la Commissione ha considerato che, poiché la Ryanair non aveva formalmente presentato nuovi impegni, non era tenuta, a valutarli nella decisione impugnata (punto 1237 del preambolo).
- ⁴⁶⁷ In ogni caso, secondo la Commissione, anche se il progetto di impegni del 1° giugno 2007 fosse stato trasmesso in buona e debita forma, gli stessi non sarebbero stati comunque sufficienti a permetterle di concludere, sulla base delle informazioni di cui già disponeva, che risolverebbero totalmente ed in maniera non ambigua i problemi di concorrenza individuati. Infatti la Commissione ha constatato che il termine per comunicare impegni conformemente al regolamento n. 802/2004 era scaduto il

3 maggio 2007. Peraltro, secondo la Commissione, benché essa possa, in casi eccezionali, accettare modifiche delle misure correttive anche se non è più possibile una nuova consultazione degli attori del mercato, i suddetti impegni devono eliminare in maniera precisa tutti i problemi di concorrenza constatati (punto 1237 della decisione impugnata). Orbene, la Commissione ha rilevato in particolare che il progetto di impegni del 1° giugno 2007 continuava ad essere basato sulla cessione di bande orarie e non apportava alcun nuovo elemento idoneo ad agire sulle altre barriere all'ingresso individuate che le consentisse quindi di valutare nuovamente i risultati negativi della consultazione degli attori del mercato in merito alla probabilità di un ingresso effettivo. Inoltre, secondo la Commissione, la portata del nuovo ingresso garantito era comunque insufficiente, poiché gli impegni prevedevano solo un nuovo arrivato «acquirente iniziale» con un numero più elevato di apparecchi, ma ancora insufficiente. La Commissione ha inoltre rilevato che il progetto di impegni del 1° giugno 2007 non prevedeva nemmeno la cessione di bande orarie in tutti gli aeroporti di destinazione in questione, in particolare le bande negli aeroporti saturi, e che altri problemi non regolati concernevano, in particolare, l'incertezza giuridica quanto alle bande orarie all'aeroporto di Londra-Heathrow ed all'attuazione delle disposizioni relative all'«acquirente iniziale» (punto 1238 del preambolo).

⁴⁶⁸ Conseguentemente, la Commissione ha concluso nella decisione impugnata che, anche se il progetto di impegni del 1° giugno 2007 fosse stato comunicato in buona e debita forma, non le sarebbe stato possibile stabilire, con il necessario grado di certezza e senza dover ricorrere ad un'altra consultazione degli attori del mercato che tali impegni, una volta attuati, avrebbero risolto in maniera sufficiente i problemi di concorrenza individuati, causati dalla concentrazione contemplata (punto 1239 del preambolo).

⁴⁶⁹ Al fine di contestare l'analisi in parola, la ricorrente rammenta, in sostanza, di aver proposto cinque serie di impegni in occasione del procedimento amministrativo, rispettivamente il 29 novembre e il 14 dicembre 2006, il 17 aprile, il 3 maggio e il 1° giugno 2007. Le ultime due serie di impegni consistevano, quanto alla prima, in impegni di comportamento che includevano la riduzione del 10% della tariffa dell'Aer Lingus,

l'eliminazione dei supplementi di carburante dell'Aer Lingus, il mantenimento delle frequenze sui collegamenti esistenti, a meno che non fossero più redditizi, ed il non aumento delle frequenze sui collegamenti gestiti da un nuovo arrivato, quanto alla seconda, in impegni relativi alla cessione di bande orarie a Dublino, che avrebbero permesso a uno o due concorrenti di basarvi un numero importante di apparecchi [con una distinzione tra il collegamento Dublino-Londra (Heathrow) e gli altri], nonché a Shannon e Cork, e, infine, in un impegno concernente un «acquirente iniziale», in applicazione del quale la concentrazione si sarebbe realizzata solo se vi fosse un acquirente per le bande orarie a Dublino.

470 Quanto all'ultima serie di impegni, la ricorrente menziona una riunione svoltasi con la Commissione il 1° giugno 2007, nel corso della quale quest'ultima avrebbe proposto una modifica degli impegni del 3 maggio 2007 diretta a rimediare ai problemi individuati. Secondo la ricorrente tali modifiche vertevano sulla necessità per la medesima di proporre, entro un termine di sei mesi a decorrere dall'adozione della decisione impugnata (con una possibile proroga di sei mesi), un «acquirente iniziale» che avrebbe immediatamente basato un numero importante di apparecchi a Dublino. In contropartita, la Ryanair si sarebbe impegnata a trovare un «acquirente iniziale» per le bande orarie sul collegamento Dublino-Londra (Heathrow), che avrebbe fatto stazionare due aerei a Dublino, e un altro per le altre bande orarie, che vi avrebbe fatto stazionare la metà del numero importante di apparecchi contemplato dalla Commissione. La Ryanair si sarebbe altresì impegnata a mettere a disposizione dell'«acquirente iniziale» delle bande orarie a Dublino in qualsiasi momento nel corso dei primi tre anni, le bande orarie supplementari necessarie a raggiungere il numero importante di apparecchi chiesto dalla Commissione e a dare la priorità per l'acquisizione delle bande orarie a Dublino ad un nuovo arrivato che acquisisse le bande orarie a Heathrow. Inoltre la Ryanair si sarebbe impegnata a trovare l'«acquirente iniziale» entro un termine di sei mesi a decorrere dalla pubblicazione di una nuova offerta concernente l'Aer Lingus ed a pubblicare quest'ultima offerta entro un termine di sei mesi a decorrere dall'adozione della decisione impugnata, con una possibile proroga di sei mesi. La decisione impugnata non permetterebbe di comprendere come mai le differenze tra le modifiche richieste dalla Commissione e le modifiche apportate dalla

Ryanair permettano di concludere che l'ultima serie di impegni non era soddisfacente (punto 1238 del preambolo).

⁴⁷¹ La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, ricorda che, per ripristinare una concorrenza effettiva, gli impegni proposti devono eliminare gli effetti anticoncorrenziali derivanti dalla soppressione della concorrenza attuale e potenziale tra la Ryanair e l'Aer Lingus su tutti i 50 mercati in questione. Nella decisione impugnata, essa avrebbe illustrato su tale punto le ragioni per cui gli impegni presentati il 3 maggio 2007, cioè l'ultimo giorno del termine previsto all'art. 19, n. 2, del regolamento n. 802/2004, comportavano lacune formali e non erano idonei a eliminare i problemi di concorrenza individuati (punti 1167-1234 del preambolo). Quanto al progetto di impegni del 1° giugno 2007, sottoposto dopo la scadenza del termine di cui all'art. 19, n. 2, del regolamento n. 802/2004, la Commissione avrebbe chiarito le ragioni per cui non era possibile concludere per la compatibilità della concentrazione modificata con il mercato comune (punti 1236-1239 del preambolo). In ogni caso la ricorrente non può sostenere che la Commissione avrebbe dovuto esaminare le differenze tra gli eventuali suggerimenti avanzati dai suoi servizi e il progetto di impegni del 1° giugno 2007. La sola questione pertinente sarebbe quella di accertare se la Commissione abbia potuto stabilire, senza commettere alcun errore manifesto di valutazione, che la concentrazione proposta, quale modificata dagli impegni validamente presentati dalla Ryanair, ostacolava in maniera significativa un'effettiva concorrenza nel mercato comune.

⁴⁷² Proprio in tale contesto giuridico, occorre esaminare gli argomenti delle parti.

2. *Sull'assenza di lacune formali degli impegni del 3 maggio 2007*

a) Argomenti delle parti

⁴⁷³ La ricorrente sostiene che la Commissione non può affermare che gli impegni del 3 maggio 2007 non sono stati validamente proposti (punti 1167-1182 del preambolo) e che non è tenuta a valutarli. Poiché il contenuto di tali impegni è esaminato nella decisione impugnata, non si può addurre che non potevano esserlo. La ricorrente contesta in proposito l'esistenza di lacune formali individuate nella decisione impugnata. Infatti, la presentazione utilizzata per tali impegni sarebbe identica a quella utilizzata per gli impegni del 29 novembre 2006, del 14 dicembre 2006 e del 17 aprile 2007. Gli unici elementi nuovi consisterebbero nell'impegno relativo all'«acquirente iniziale», presentato in seguito alla domanda della Commissione, ed in quello relativo all'aggiunta di bande orarie supplementari a Cork e Shannon. La Commissione, poiché non ha mosso obiezioni, nel corso del procedimento amministrativo, quanto alla presentazione di tali serie di impegni, non potrebbe di conseguenza contestare alla Ryanair di utilizzare una lettera contenente gli impegni ed un allegato che comporta spiegazioni in merito agli impegni del 3 maggio 2007 (punto 1168 del preambolo). Inoltre la Commissione non potrebbe contestare alla Ryanair di non averla consultata prima del deposito degli impegni del 3 maggio 2007 (note a piè di pagina n. 1403 inserita nel punto 1161 del preambolo), dato che gli impegni in parola corrisponderebbero agli impegni anteriori e una discussione avrebbe già avuto luogo senza che la Commissione abbia mosso obiezioni quanto alla forma. La Commissione non potrebbe neppure contestare alla Ryanair di non avere utilizzato il testo modello non obbligatorio da essa adottato.

⁴⁷⁴ La ricorrente sottolinea comunque che la Commissione non ha tenuto conto del fatto che essa aveva chiarito diverse ambiguità addotte nella decisione impugnata e che le asserite incoerenze sussistenti non avrebbero potuto impedire l'adozione degli impegni.

475 Per quanto riguarda l'affermazione al punto 1173 del preambolo, secondo la quale esisterebbero dubbi in merito all'approvazione dell'«acquirente iniziale», la ricorrente ricorda di aver accettato di includere tale impegno su domanda della Commissione e che ha precisato la disposizione in parola nelle sue versioni provvisorie riformulate. Circa l'affermazione al medesimo punto, secondo cui il termine per l'attuazione della soluzione concernente l'«acquirente iniziale» non sarebbe definito, la ricorrente fa valere di aver fornito in seguito chiarimenti in merito allo stesso termine e di aver illustrato alla Commissione le pertinenti regole irlandesi in materia di assunzione di controllo.

476 Riguardo all'affermazione al punto 1174 del preambolo, secondo la quale esisterebbe una contraddizione tra la soluzione concernente l'«acquirente iniziale» menzionata nella «lettera di impegni» e il termine di trasferimento delle bande orarie previsto al punto 3 dell'allegato 1 della suddetta lettera, la ricorrente rileva di aver successivamente soppresso tale punto onde eliminare qualsiasi dubbio in merito alla durata degli impegni.

477 Relativamente all'affermazione al punto 1175 del preambolo, secondo la quale non sarebbe possibile comprendere se la soluzione dell'«acquirente iniziale» riguardava soltanto bande orarie a Dublino o anche bande orarie a Shannon e Cork, la Ryanair avrebbe precisato che tale soluzione riguardava soltanto bande orarie a Dublino.

478 Quanto all'affermazione al punto 1176 del preambolo, secondo la quale la soluzione concernente l'«acquirente iniziale» non sarebbe chiara sul punto se la cessione di bande orarie concerneva diverse compagnie aeree o una sola, la Ryanair avrebbe precisato che tale impegno si applicava a «una o a compagnie aeree che intendessero

acquisire bande orarie per far stazionare aerei a Dublino», indicando così, potenzialmente, diverse compagnie aeree. Ciò sarebbe confermato dalle versioni provvisorie rivedute degli impegni del 3 maggio 2007, presentate il 25 ed il 30 maggio 2007.

479 In merito all'affermazione effettuata ai punti 1177 e 1178 del preambolo, secondo la quale non sarebbe chiaro l'impegno relativo alla cessione delle bande orarie, come illustrerebbero le espressioni «attribuite se occorre al fine di rispettare gli statuti dell'Aer Lingus (modificati se necessario)» o «accordo di noleggio vincolante», la ricorrente rileva che, al pari della questione di carattere generale della cessione di bande orarie, le espressioni di cui trattasi sono state chiarite nella sua lettera datata 15 maggio 2007. Inoltre, in risposta alla richiesta di informazioni della Commissione datata 25 maggio 2007, la Ryanair avrebbe fornito chiarimenti supplementari ed allegato il parere di un avvocato irlandese.

480 Quanto all'affermazione al punto 1179 del preambolo, secondo la quale gli impegni del 3 maggio 2007 non farebbero emergere chiaramente l'intenzione di liberare bande orarie negli aeroporti di destinazione, la ricorrente fa valere che si tratta di un problema vertente non sulla forma, ma sul merito.

481 Circa l'affermazione al punto 1180 del preambolo, secondo la quale non sarebbe possibile comprendere «se il o i nuovi arrivati potrebbero utilizzare le bande offerte (tranne le bande a Londra-Heathrow) su qualsiasi collegamento o se la loro utilizzazione sarebbe limitata ai collegamenti in cui i servizi si sovrappongono», la ricorrente avrebbe chiarito la suddetta asserita ambiguità indicando a più riprese che le bande orarie potrebbero essere utilizzate per servire qualsiasi collegamento senza restrizione in partenza da Dublino, inclusi i collegamenti con sovrapposizione di attività. L'affermazione della Commissione parrebbe unicamente fondata sul punto 2.15, sub iii), dell'allegato 1 della «lettera di impegni», che in seguito sarebbe stato soppresso.

- 482 Quanto all'affermazione al punto 1179 del preambolo, secondo la quale la sua definizione delle «coppie di aeroporti prese in considerazione» negli impegni del 3 maggio 2007 non corrisponderebbe alle coppie elencate nella comunicazione degli addebiti, la ricorrente avrebbe fornito la spiegazione che aveva omesso due destinazioni (cioè Bologna e Salisburgo), in quanto tali collegamenti erano esclusivamente stagionali, ma che ciò non modificava la sua intenzione di coprire tutti i collegamenti. Per fugare qualsiasi dubbio al riguardo, la Ryanair avrebbe incluso le due destinazioni in parola nelle ulteriori versioni degli impegni.
- 483 In merito all'affermazione fatta al punto 1179 del preambolo, secondo la quale il numero totale di bande orarie da liberare a Cork e Shannon non risulterebbe con chiarezza, la ricorrente sottolinea che le suddette informazioni sono chiaramente contenute nella «lettera di impegni». Inoltre la Ryanair avrebbe confermato siffatti dati in una lettera e nel progetto di impegni del 1° giugno 2007.
- 484 Circa l'affermazione fatta al punto 1181 del preambolo, secondo la quale la Commissione non sarebbe in grado di conoscere le modalità di attuazione delle soluzioni di natura comportamentale proposte nell'ambito dell'impegno n. 1, la ricorrente fa valere di aver precisato che il controllo verrebbe effettuato. Senza fornire alcuna risposta significativa a tale spiegazione, la Commissione avrebbe affermato nella sua risposta che la spiegazione equivaleva a modificare gli impegni e che non era in grado di accettarla. Al fine di fugare qualsiasi dubbio al riguardo, la Ryanair avrebbe incluso nelle proposte successive disposizioni esplicite concernenti la presentazione delle relazioni.
- 485 Quanto all'affermazione formulata al punto 1182 del preambolo, secondo la quale «l'incoerenza e la mancanza di chiarezza» delle soluzioni proposte, percepite da «taluni concorrenti» come un ostacolo alla sostenibilità degli impegni, risulterebbero dalle risposte di «taluni» concorrenti alla domanda n. 5 del questionario indirizzato nel maggio 2007 agli attori del mercato riguardo alla chiarezza della soluzione concernente la cessione di bande orarie, la ricorrente sostiene che la Commissione non

potrebbe pervenire ad una conclusione siffatta. Anzitutto, soltanto 20 concorrenti avrebbero risposto a tale questionario, 9 dei quali non avrebbero risposto alla domanda n. 5. Quanto agli 11 concorrenti che hanno risposto a quest'ultima domanda, 3 non avrebbero effettivamente affrontato la questione posta, 3 (la LTU, l'Aer Arann e la Clickair) avrebbero formulato commenti positivi riguardo alla chiarezza degli impegni e soltanto 5, 2 dei quali anonimi, avrebbero emesso riserve circa la chiarezza della soluzione concernente la cessione di bande orarie. La Commissione non avrebbe menzionato altre informazioni relative ad asserite «incoerenze» o ad un'asserita «mancanza di chiarezza».

486 La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, rileva che spetta alla Ryanair presentare impegni completi ed efficaci da ogni punto di vista onde permetterle di concludere con certezza che sarà possibile eseguire gli impegni e che le nuove strutture commerciali che ne deriveranno saranno sufficientemente affidabili e durevoli affinché la concentrazione non ostacoli in maniera significativa un'effettiva concorrenza. La Ryanair non avrebbe consultato la Commissione prima di presentare gli impegni del 3 maggio 2007, e neppure le precedenti serie di impegni. La Commissione non avrebbe mai indicato che uno di tali impegni era redatto in maniera sufficientemente chiara e precisa così da poter essere attuato. Non si potrebbe far valere alcun legittimo impedimento su questo punto. Gli elementi relativi alle bande ed al comportamento contenuti negli impegni del 3 maggio 2007 non corrisponderebbero a quelli degli impegni precedenti. In ogni caso gli impegni del 3 maggio 2007 non sarebbero stati sufficientemente chiari e precisi per poter essere attuati.

487 Peraltro la Commissione non potrebbe tener conto delle delucidazioni informali presentate successivamente, che mancherebbero, anch'esse, di chiarezza e precisione. Dopo la data limite di presentazione degli impegni, la Commissione potrebbe accettare la loro modifica a titolo eccezionale solo se essa consistesse nell'eliminazione manifesta di tutti i problemi di concorrenza individuati senza che occorra una consultazione degli attori del mercato. Orbene, in seguito alla presentazione degli impegni del 3 maggio 2007, la Ryanair avrebbe fornito una serie di informazioni informali, talvolta contraddittorie con il tenore degli impegni del 3 maggio 2007, nonché con

progetti riformulati di questi ultimi, il 25 e 30 maggio 2007. Nessuna di tali spiegazioni sarebbe stata presentata in buona e debita forma. Inoltre queste spiegazioni non sarebbero state sufficienti per colmare tutte le lacune formali rilevate nella decisione impugnata. L'Aer Lingus indica che la Ryanair ha sottolineato l'8 maggio che, «al fine di chiarire, le bande orarie di Heathrow non sono esclusivamente destinate alla British Airways ed all'Air France», prima di rilevare affermare l'11 maggio che «tali bande orarie sono esclusivamente destinate alla British Airways ed all'Air France». La Commissione ha del pari rilevato che almeno sette dei dieci concorrenti della Ryanair i quali hanno risposto alla consultazione del mercato hanno ritenuto che gli impegni del 3 maggio 2007 non erano abbastanza chiari, il che basterebbe a corroborare la sua affermazione nella decisione impugnata secondo cui l'incoerenza e la mancanza di chiarezza degli impegni del 3 maggio 2007 costituiscono un ostacolo alla sostenibilità di questi ultimi.

b) Giudizio del Tribunale

⁴⁸⁸ Emerge dalla decisione impugnata (v. punti 460-464 supra) che gli impegni proposti dalla Ryanair nell'ambito del periodo definito a tale effetto dall'art. 19, n. 2, del regolamento n. 802/2004, che scadeva il 3 maggio 2007, non sono stati ritenuti dalla Commissione soddisfacenti per rispondere ai problemi di concorrenza individuati a tale stadio. Questa conclusione poggia su due ragioni che sono illustrate nella decisione impugnata. Da una parte, «gli impegni [del 3 maggio 2007] non soddisfano a sufficienza gli imperativi di chiarezza giuridica e di coerenza per essere idonei a eliminare i problemi di concorrenza individuati» (punto 1182 della decisione impugnata). D'altra parte, senza tener conto delle «note carenze individuate» al punto 8.2.1 della decisione impugnata, «gli impegni [del 3 maggio 2007] non sarebbero sufficienti per eliminare tutti i problemi di concorrenza individuati» (punto 1234 della decisione impugnata).

489 È giocoforza constatare che gli argomenti presentati dalla ricorrente non possono rimettere in questione le conclusioni della Commissione.

490 In primo luogo, quanto alle lacune formali elencate dalla Commissione nella decisione impugnata in merito agli impegni del 3 maggio 2007, la ricorrente fa valere che queste non possono essere menzionate per il motivo che un'analisi del contenuto degli stessi impegni è stata effettuata nella decisione impugnata.

491 Risulta però dalla lettera stessa della decisione impugnata che l'analisi del contenuto in parola è stata effettuata in maniera autonoma. Al punto 1166 del preambolo, la Commissione ha quindi indicato che tali impegni erano «non soltanto formulati in maniera poco chiara e sovente contraddittoria (v. il [punto] 8.2.1) ma [che] il loro contenuto non permette[va] neppure di risolvere i problemi di concorrenza individuati (v. il [punto] 8.2.2)». Tale analisi del contenuto si spiega con la volontà pedagogica della Commissione di comunicare alla Ryanair i risultati del suo test di mercato concernente gli impegni del 3 maggio 2007 al fine di spiegare quale forma avrebbe potuto assumere l'ultima proposta di impegni.

492 La ricorrente non può quindi confutare l'esistenza delle lacune individuate al punto 8.2.1 della decisione impugnata per quanto concerne il formato utilizzato per presentare gli impegni, la mancanza di chiarezza dell'impegno relativo all'«acquirente iniziale» delle bande orarie, i meccanismi di cessione delle suddette bande ed il seguito degli impegni di comportamento, basandosi solo sul fatto che un'analisi nel merito dei suddetti impegni era stata effettuata, quando tale analisi era stata eseguita ad abundantiam, muovendo dall'ipotesi che i suddetti impegni fossero stati presentati in maniera idonea a garantirne l'attuazione.

⁴⁹³ In secondo luogo, la ricorrente non può avvalersi dell'atteggiamento della Commissione per quanto concerne gli impegni presentati in precedenza. Il formato impiegato dalla ricorrente era stato utilizzato in passato solo per la presentazione degli impegni del 17 aprile 2007, i quali si inquadravano nel contesto della risposta alla comunicazione degli addebiti in un momento in cui la valutazione degli effetti sulla concorrenza non era stata ancora finalizzata. Anche se è possibile ammettere che, in quest'ultimo contesto, la ricorrente possa rimettere in questione le conclusioni di una valutazione siffatta contestando l'esistenza dei problemi di concorrenza, la stessa non può ancora essere autorizzata ad allegare dichiarazioni o pareri sull'analisi svolta dalla Commissione in una proposta di impegni come quella degli impegni del 3 maggio 2007, in quanto la suddetta proposta era destinata a manifestare la volontà di eliminare i problemi individuati a tale stadio quale contropartita di una decisione di autorizzazione. In caso di disaccordo sugli impegni auspicati dalla Commissione, le parti dell'operazione possono sempre rifiutarsi di proporli ed impugnare dinanzi al Tribunale l'eventuale decisione di divieto che ne risulterebbe per la loro operazione.

⁴⁹⁴ Inoltre, diversamente dalle proposte precedenti, taluni degli impegni del 3 maggio 2007 erano presentati per la prima volta, come l'impegno relativo all'«acquirente iniziale» a proposito del quale la Commissione ha segnatamente insistito nella decisione impugnata sul carattere troppo vago in considerazione della sua prassi decisionale anteriore sul punto (punto 1172 e nota a piè di pagina n. 1428 della decisione impugnata). Tale prassi esige in particolare una clausola chiara e precisa che condizioni effettivamente la realizzazione della concentrazione all'esecuzione dell'impegno corrispondente.

⁴⁹⁵ In terzo luogo, la ricorrente non può rimettere in questione la conclusione secondo cui gli impegni del 3 maggio 2007 presentavano lacune formali, facendo valere, come ricordato ai punti 474-485 *supra*, precisazioni e chiarimenti apportati successivamente in risposta alle domande della Commissione. Siffatte precisazioni si inquadrano in un altro contesto, quello dell'ultima proposta di impegni, e non nel contesto della valutazione cui la Commissione ha sottoposto le forme e la chiarezza degli impegni

presentati dalla Ryanair in esito al procedimento previsto a tale effetto dal regolamento n. 802/2004.

- ⁴⁹⁶ Di conseguenza la ricorrente non presenta argomenti idonei a rimettere in questione, sufficientemente in diritto, la valutazione della Commissione descritta nella decisione impugnata secondo cui gli impegni del 3 maggio 2007 presentavano lacune formali di natura tale che essa non era in grado di concludere, con certezza, che sarebbe stato possibile attuarli e che i rimedi che ne conseguivano sarebbero stati sufficientemente affidabili e durevoli affinché gli ostacoli alla concorrenza effettiva, la cui prevenzione costituiva la finalità degli impegni stessi, non potessero materializzarsi in un futuro relativamente prossimo.
- ⁴⁹⁷ Si devono quindi esaminare, a questo punto, gli argomenti della ricorrente relativi al progetto di impegni del 1° giugno 2007. Proprio in tale contesto, vengono esaminati gli argomenti concernenti la valutazione nel merito delle proposte di impegni sottoposte alla Commissione.

3. Sull'assenza di lacune formali del progetto di impegni del 1° giugno 2007

a) Argomenti delle parti

- ⁴⁹⁸ La ricorrente sostiene che, a torto, la Commissione ha affermato, ai punti 1236-1237 della decisione impugnata, che il progetto di impegni del 1° giugno 2007 non era stato validamente proposto e che non era tenuta a valutarlo. Poiché il contenuto di tale

progetto è stato esaminato nella decisione impugnata, non si può addurre che non poteva esserlo. Secondo la ricorrente la lettera da essa indirizzata il 1° giugno 2007 alla Commissione era presentata come una «versione provvisoria» per permettere a quest'ultima di apportarvi modifiche di formulazione finali che potevano essere necessarie perché gli impegni in parola fossero chiari, privi di ambiguità e coerenti nell'insieme del documento. Se la Commissione avesse considerato che la suddetta qualificazione come «versione provvisoria» e l'assenza di firma fossero lacune formali che le impedivano di valutare la sostanza degli impegni del 1° giugno 2007, avrebbe gravato su di essa l'obbligo di informarne la Ryanair, il che non ha fatto. Pertanto la lettera della Commissione alla Ryanair del 4 giugno 2007 si limiterebbe ad indicare che il progetto di impegni del 1° giugno 2007 non permetteva di regolare i problemi di concorrenza individuati a tale stadio, senza precisare che la Commissione riteneva di non essere obbligata a valutarli, perché erano stati proposti sotto forma di versione provvisoria. Procedendo in tal modo, la Commissione avrebbe violato i principi di una buona amministrazione e di tutela del legittimo affidamento.

⁴⁹⁹ La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, rileva che impegni non sottoscritti, esplicitamente sottoposti sotto forma di progetto, non possono essere considerati impegni «assunti nei confronti della Commissione» ai sensi dell'art. 8, n. 2, del regolamento sulle concentrazioni. Impegni di tale genere potrebbero essere modificati o ritirati dall'impresa che li ha proposti. Comunque il progetto di impegni del 1° giugno 2007, anche se fosse stato presentato nelle forme dovute, non avrebbe permesso alla Commissione di stabilire, con il grado di certezza richiesto, che esso avrebbe risolto i problemi di concorrenza individuati senza che occorresse consultare di nuovo gli attori del mercato. Peraltro la ricorrente non potrebbe invocare il principio di buona amministrazione, in quanto tale, per sostenere che la Commissione avrebbe dovuto valutare il progetto di impegni del 1° giugno 2007, mentre quest'ultima non aveva mai dato alla Ryanair l'assicurazione che avrebbe valutato tutti i progetti di impegni nella decisione impugnata.

b) Giudizio del Tribunale

- 500 Al pari degli impegni del 3 maggio 2007, il progetto di impegni del 1° giugno 2007 è stato disatteso dalla Commissione nella decisione impugnata per due ragioni (v. punti 466 e 467 supra).
- 501 Da una parte, la Commissione ha rilevato nella decisione impugnata che il progetto di impegni del 1° giugno 2007 «e[ra] stato comunicato esplicitamente sotto forma di versione preliminare, senza firma e senza rispettare le esigenze formali richieste sul fondamento dell'art. 20 del regolamento (...) n. 802/2004». Essa ne ha inferito che, «[d]ato che la Ryanair non a[veva] formalmente presentato nuovi impegni, la Commissione non e[ra] tenuta a valutarli nella presente decisione». La Commissione ha indicato in particolare che essa «non poteva far dipendere un'autorizzazione dall'osservanza di tale progetto di impegni» (punto 1237 del preambolo).
- 502 Dall'altra, la Commissione ha sottolineato che, «[i]n ogni caso, anche se il progetto di impegni [del 1° giugno 2007] fosse stato trasmesso in buona e debita forma, tali impegni non sarebbero stati comunque sufficienti per permettere alla Commissione di concludere, sulla base di informazioni già a sua disposizione, che essi risolv[eva]no totalmente ed in modo non ambiguo i problemi di concorrenza individuati» (punto 1237 del preambolo, il quale fa riferimento al punto 43 della comunicazione concernente le misure correttive ed alla sentenza EDP/Commissione, punto 28 supra, punti 161-163).
- 503 Quanto alla prima ragione invocata dalla Commissione per escludere il progetto di impegni del 1° giugno 2007, emerge dal testo stesso di tale documento che trattasi di un semplice progetto e non di una versione idonea ad impegnare la Ryanair, com'è

tuttavia necessario in tale fase del procedimento. Quindi il documento, anche se è intitolato «Impegni giuridicamente vincolanti della Ryanair nei confronti della Commissione», è presentato sotto forma di «progetto» e lo spazio previsto per la firma del direttore generale della Ryanair è lasciato vuoto. La lettera di copertura firmata dal direttore generale della Ryanair menziona anche che il suddetto documento è redatto nella forma di progetto, onde lasciare alla Commissione la possibilità di apportarvi le modifiche di formulazione definitive che potrebbero essere richieste per fare in modo che tali impegni siano chiari, privi di ambiguità e coerenti nell'insieme del documento. Orbene, la Commissione non dispone più della possibilità di apportare precisazioni di tal genere in questa fase molto avanzata del procedimento, in cui l'ultima proposta di impegni deve non solo essere vincolante per la parte che la propone, ma anche sufficiente di per sé, nel senso che la Commissione deve poter essere in grado di valutarla senza dover di nuovo far ricorso al parere di terzi sul suo contenuto.

504 Peraltro, il fatto che un'analisi del contenuto del progetto di impegni del 1° giugno 2007 sia stata effettuata, «in ogni caso», non può interpretarsi nel senso che ciò equivale a permettere alla ricorrente di astenersi dal presentare alla Commissione impegni giuridicamente vincolanti all'ultimo stadio del procedimento.

505 Di conseguenza, la ricorrente non presenta argomenti idonei a rimettere in questione, sufficientemente in diritto, la valutazione della Commissione contenuta nella decisione impugnata secondo cui il progetto di impegni del 1° giugno 2007 non le permetteva di concludere, con certezza, che sarebbe stato possibile attuarlo e che i rimedi da esso derivanti sarebbero stati sufficientemente affidabili e durevoli affinché gli ostacoli alla concorrenza effettiva, la cui prevenzione costituiva la finalità dei suddetti impegni, non potessero materializzarsi in un futuro relativamente prossimo.

506 Pertanto la valutazione degli argomenti della ricorrente sull'esame nel merito degli impegni del 3 maggio 2007 e del progetto di impegni del 1° giugno 2007 è stata effettuata ad abundantiam, come ciò è stato fatto peraltro nella decisione impugnata.

4. Sulla valutazione nel merito degli impegni del 3 maggio 2007 e del progetto di impegni del 1° giugno 2007

a) Argomenti delle parti

507 La ricorrente addebita alla Commissione di aver sopravvalutato il vincolo concorrenziale che l'Aer Lingus ed essa stessa esercitavano reciprocamente e di aver commesso un errore nell'ambito della valutazione della minaccia di un ingresso idoneo a prevenire lo sfruttamento anticoncorrenziale di un monopolio (v. gli orientamenti e la sentenza easyJet/Commissione, punto 102 supra, punto 202). Basandosi su un'analisi errata degli effetti della concentrazione sulla concorrenza, la Commissione avrebbe richiesto in maniera sproporzionata che la Ryanair trovasse un «acquirente iniziale» che basi un numero importante di apparecchi a Dublino per far immediatamente concorrenza all'entità risultante dalla concentrazione. Infatti nessuna compagnia aerea potrebbe simultaneamente far stazionare un numero siffatto di aerei in un solo aeroporto ed offrire entro sei mesi servizi per la totalità dei 35 collegamenti con sovrapposizione di attività. Molti tra i collegamenti in parola sarebbero caratterizzati da una forte sovraccapacità ed il termine di sei mesi non avrebbe permesso il trasferimento del numero di bande orarie necessarie al nuovo arrivato per effetto della pianificazione delle procedure di trasferimento di bande orarie previste dalla IATA.

508 La ricorrente fa valere che non spetta alle parti della concentrazione provare che gli impegni proposti rimediarebbero ai problemi di concorrenza constatati dalla Commissione. Incomberebbe, al contrario, alla Commissione provare che l'operazione, come modificata dagli impegni, ostacola significativamente la concorrenza effettiva (sentenza EDP/Commissione, punto 28 supra, punti 63 e 77). Orbene, la Commissione non avrebbe proceduto ad una valutazione globale della concentrazione, come modificata, quando ciò sarebbe richiesto al punto 77 della sentenza EDP/Commissione, punto 28 supra. Peraltro, quanto agli impegni proposti dopo la scadenza del termine di cui all'art. 19, n. 2, del regolamento n. 802/2004, risulterebbe dai punti 161-163 della sentenza EDP/Commissione, punto 28 supra, che la Commissione è tenuta a prenderli in considerazione solo se risolvono chiaramente i problemi di concorrenza e senza bisogno di inchiesta supplementare. Contrariamente a quanto sarebbe indicato al punto 1237 del preambolo, tale regola non sarebbe applicabile al progetto di impegni del 1° giugno 2007, dal momento che quest'ultimo soddisfaceva suggerimenti specifici formulati dalla Commissione in base alla sua valutazione degli impegni del 3 maggio 2007.

509 In sostanza la ricorrente ritiene che la cessione delle bande orarie e gli impegni di comportamento sarebbero sufficienti per eliminare qualsiasi problema di concorrenza. Pertanto la cessione delle bande orarie a Londra-Heathrow, «le più preziose al mondo», «condurrebbe verosimilmente ad un'espansione da parte dei concorrenti per tale collegamento» (punto 1216 del preambolo). La messa a disposizione di bande orarie per altri collegamenti in partenza da Dublino, Shannon o Cork avrebbe permesso a qualsiasi compagnia aerea di entrare su qualsiasi collegamento con sovrapposizione di attività o su qualsiasi collegamento di sua scelta, all'occorrenza facendo stazionare apparecchi in Irlanda. Il «congelamento delle frequenze» avrebbe garantito che, nel caso di maggior domanda per un collegamento, la Ryanair non sarebbe stata in grado di «impossessarsi» di tale domanda a detrimento di un concorrente. L'impegno di non ridurre le frequenze, tranne che se un collegamento non fosse redditizio, implicherebbe che, pur in assenza di un nuovo ingresso su un dato collegamento, la capacità combinata della Ryanair e dell'Aer Lingus permetterebbe difficilmente di migliorare i prezzi pur mantenendo un accettabile coefficiente di riempimento. La

riduzione immediata del 10% dei prezzi dell'Aer Lingus in seguito alla concentrazione avrebbe originato subito economie per i consumatori. Tali impegni sarebbero conformi a quelli che la Commissione aveva accettato nella sua decisione dell'11 febbraio 2004 (caso COMP/M.3280 — Air France/KLM), concernenti operatori che dispongono di un potere di mercato superiore a quello della Ryanair.

⁵¹⁰ In primo luogo, circa gli impegni relativi alle bande orarie, la ricorrente fa valere che la Commissione ha commesso un errore concludendo che non erano appropriati. La Commissione avrebbe posto la questione errata in occasione della consultazione degli attori del mercato. Essa avrebbe dovuto chiedere se i concorrenti erano disposti ad accedere a determinati collegamenti qualora l'entità risultante dalla concentrazione non riservasse ai medesimi una capacità sufficiente o vi praticasse prezzi considerevolmente più elevati di quelli praticati prima della concentrazione. Peraltro diversi concorrenti avrebbero dichiarato che, benché non si proponessero di entrare nell'immediato, si prefiggevano di farlo se ciò fosse commercialmente interessante. D'altro canto, il fatto che nessun concorrente abbia risposto che accedrebbe ai collegamenti con sovrapposizione di attività, indicherebbe che i concorrenti credevano che la concentrazione non avrebbe prodotto effetti anticoncorrenziali. Non sarebbe quindi ragionevole esigere che gli impegni provochino effettivamente un ingresso. Un'esigenza siffatta sanzionerebbe la Ryanair per il motivo che essa è «estremamente efficiente» e che la sua offerta di prezzo è così bassa che nessuna compagnia vorrebbe gareggiare con essa sia pur su collegamenti gestiti in «monopolio». La ricorrente aggiunge che la Commissione non poteva avvalersi delle risposte fornite alla domanda n. 6 del questionario inviato agli attori del mercato riguardante gli ingressi per valutare gli impegni del 3 maggio 2007. In ogni caso gli impegni relativi alle bande orarie a Dublino sarebbero sufficienti per rimediare ai problemi individuati. La Commissione non fornirebbe alcuna prova che determini per quale ragione un nuovo arrivato dovrebbe essere in grado di gestire immediatamente tutti i collegamenti con sovrapposizione di attività proponendo le stesse frequenze assicurate dall'Aer Lingus onde costituire un'effettiva pressione concorrenziale (punti 1200-1206 del preambolo). Le nozioni

di «massa critica» e di «grado di concorrenza richiesto» utilizzate in proposito non sarebbero definite dalla Commissione.

⁵¹¹ In secondo luogo, per quanto concerne le bande orarie agli aeroporti di destinazione, la ricorrente sostiene che la Commissione non può affermare che gli impegni relativi alle bande orarie sono insufficienti in mancanza di precisazioni sul punto. L'Aer Lingus disporrebbe infatti solo di un numero limitato di bande orarie negli aeroporti principali e la Ryanair non avrebbe potuto abbandonarle senza compromettere la logica dell'operazione e ridurre considerevolmente la capacità dell'Aer Lingus di far concorrenza ai vettori in rete. Questi ultimi disporrebbero di un sufficiente numero di bande orarie nei principali aeroporti di destinazione. Nella maggioranza dei casi, essi occuperebbero una posizione dominante nei crocevia di traffico in cui operano e non avrebbero dunque bisogno di bande orarie supplementari per poter entrare o allungare i loro collegamenti a partire dal loro aeroporto di immatricolazione verso Dublino. Le bande in parola si limiterebbero a rafforzare la dominazione di tali compagnie nei loro aeroporti di immatricolazione e a ridurre la minaccia concorrenziale che il marchio Aer Lingus potrebbe far gravare sulle compagnie stesse. Ciò non si verificherebbe necessariamente per i vettori a basso prezzo che servono o possono servire gli stessi aeroporti secondari serviti dalla Ryanair e dove non sussisterebbero problemi concernenti le bande orarie. In tale contesto la Commissione avrebbe torto ad invocare la nozione di coppie di città e ad insistere affinché il nuovo arrivato sia una compagnia aerea a basso prezzo esigendo al contempo che la Ryanair abbandoni bande orarie negli aeroporti principali. Il riferimento della Commissione alla differenza tra l'intercambiabilità della domanda e dell'offerta (punto 1208 del preambolo) servirebbe unicamente a dissimulare tale «contraddizione manifesta» nel ragionamento. Quanto alla consultazione degli attori del mercato sulla questione degli aeroporti di destinazione, le risposte dei concorrenti dovrebbero essere lette con la più grande circospezione, poiché molti di loro dovrebbero far fronte ad un'accresciuta concorrenza se la concentrazione fosse approvata. L'unica questione pertinente sarebbe quella di stabilire se l'accesso alle bande orarie di cui dispone l'Aer Lingus in taluni aeroporti importanti è essenziale per entrare, nell'ipotesi in cui l'entità risultante dalla concentrazione abusi della sua posizione. Infatti la British Airways non avrebbe considerato essenziale l'accesso alle bande orarie negli aeroporti importanti sia per il

motivo che tali agglomerazioni dispongono di altri aeroporti le cui bande orarie non sono sovraccariche e che la normativa applicabile alle bande orarie dispone che la metà di una nuova capacità sia attribuita ai nuovi arrivati.

512 In terzo luogo, per quanto riguarda la frammentazione degli ingressi, la ricorrente critica la Commissione per aver preso in considerazione tale elemento ai punti 1211 e 1212 del preambolo. Il progetto di impegni del 1° giugno 2007 prevederebbe tuttavia specificamente che la compagnia aerea che rileva le bande orarie a Heathrow disponga della priorità per quelle a Dublino. Inoltre, per dimostrare che un «ingresso frammentato» dà luogo ad un problema, la Commissione si baserebbe solo su un riferimento globale alle risposte alla domanda n. 2, lett. b), posta nell'ambito della consultazione degli attori del mercato e su un riferimento alla «massa critica», termine non definito ripreso dalla risposta data in tale occasione dalla LTU (punto 1212 del preambolo). Orbene, solo 15 dei 20 partecipanti all'inchiesta di mercato avrebbero risposto alla domanda concernente l'«ingresso frammentato». Per di più, come in altri casi, la Commissione avrebbe omissso di riconoscere che nuovi arrivati dotati di un potenziale importante, nel caso specifico la British Airways, SAS, la Flybe, l'Air Baltic e la Clickair, avrebbero reso dichiarazioni che contraddicono le sue conclusioni. Talune risposte suggerivano addirittura che l'ingresso di un unico nuovo arrivato sarebbe nefasto per la concorrenza. La sola domanda che avrebbe meritato di essere posta sarebbe se l'ingresso, sia esso frammentato o provenga da un unico concorrente, eserciterebbe un vincolo sufficiente sull'entità risultante dalla concentrazione nell'ipotesi in cui quest'ultima aumentasse i prezzi. La domanda se l'arrivo di un nuovo concorrente unico costituisca un potere concorrenziale più forte rispetto all'arrivo di più di un nuovo arrivato non sarebbe la domanda corretta.

513 In quarto luogo, circa le modalità di esercizio del nuovo arrivato, la ricorrente fa valere che la Commissione pare esigere che quest'ultimo segua esattamente il medesimo modello economico dell'Aer Lingus. Orbene, secondo la ricorrente l'Aer Lingus non esercita alcun significativo vincolo concorrenziale sulla Ryanair e, comunque, niente prova che un altro vettore, qualunque sia il suo modello economico, possa farle una

concorrenza significativa. Inoltre, poiché l'operazione ha per oggetto di accrescere l'efficienza dell'Aer Lingus in modo da far concorrenza ai vettori in rete, l'espansione o l'entrata di un altro vettore in rete, come la British Airways o l'Air France, avrebbe agevolmente procurato ai consumatori un'opzione rispetto all'Aer Lingus. La Commissione non potrebbe, da una parte, esigere che la Ryanair menzioni il modello economico seguito da un nuovo arrivato e, dall'altra, semplicemente esigere che gli impegni proposti permettano l'entrata sul mercato di taluni vettori più in grado di altri di pervenire ad esercitare un vincolo sull'entità risultante dalla concentrazione.

⁵¹⁴ In quinto luogo, quanto agli impegni relativi alle bande orarie a Londra-Heathrow, la ricorrente fa valere che la Commissione ha messo in dubbio la loro utilità per il motivo che sarebbero riservate alla British Airways ed all'Air France. Orbene, ciò non sarebbe affatto vero, poiché la Ryanair ha indicato per iscritto, il 1° giugno 2007, che le bande in parola potrebbero essere riprese da qualsiasi compagnia che disponga di un'infrastruttura a Heathrow. In ogni caso, la Commissione non avrebbe soddisfatto l'onere della prova che le incomberebbe ponendo semplicemente in questione l'utilità della cessione di bande orarie. Del pari a torto essa avrebbe affermato, al punto 1217 del preambolo, che le due compagnie suddette non potrebbero compensare in misura sufficiente la scomparsa della pressione concorrenziale dell'Aer Lingus. Infatti la British Airways e l'Air France, figurando tra i concorrenti più potenti in Europa, opererebbero in Irlanda da decenni e conoscerebbero bene il mercato irlandese: la British Airways già opererebbe condividendo i codici con l'Aer Lingus sul collegamento suddetto e l'Air France possederebbe la CityJet, con base a Dublino. Parimenti la Commissione non proverebbe affatto, al punto 1218 del preambolo, che, se le bande orarie fossero suddivise tra due vettori molto potenti, l'operazione, come modificata dagli impegni, ostacolerebbe in modo significativo una concorrenza effettiva per il collegamento Dublino-Londra (Heathrow). Peraltro, poiché l'intercambiabilità degli aeroporti londinesi è, ad avviso della ricorrente, limitata, il collegamento in parola gestito dall'Aer Lingus non permetterebbe di esercitare alcun significativo vincolo concorrenziale sulle operazioni della Ryanair a destinazione degli altri aeroporti londinesi. Infine, limitandosi a menzionare il «rischio di una controversia giuridica» in merito alla possibilità per la Ryanair di cedere le bande orarie a Heathrow senza l'accordo

degli altri azionisti dell'Aer Lingus, la Commissione non avrebbe tenuto conto di un parere giuridico fornito da un giurisperito irlandese attestante che sarebbe possibile una cessione siffatta.

515 In sesto luogo, per quanto concerne gli impegni di comportamento, la ricorrente afferma che l'impegno relativo alla riduzione del 10% dei prezzi dell'Aer Lingus era facilmente verificabile grazie alla pubblicazione, da parte dell'Aer Lingus, del suo prezzo medio nella sua relazione annuale. La Commissione incorrerebbe in errore chiedendo alla Ryanair di precisare se la riduzione dei prezzi ha per oggetto tutti i collegamenti con sovrapposizione di attività. Sarebbe infatti praticamente impossibile aumentare i prezzi sui collegamenti con sovrapposizione di attività e inoltre ridurre globalmente del 10% i prezzi per tutti i collegamenti a corto raggio. Parimenti, benché la Commissione affermi di non poter prevedere che cos'è un prezzo concorrenziale, la riduzione dei prezzi procurerebbe vantaggi considerevoli e realizzabili. Il «congelamento delle frequenze» in caso di nuovo ingresso sarebbe diretto a rispondere alle asserzioni della Commissione concernenti l'asserita reazione aggressiva della Ryanair nei confronti dei nuovi arrivati, reazione consistente nell'accrescere le frequenze sui collegamenti in cui entra un'altra compagnia aerea. Inoltre l'impegno di non ridurre le frequenze avrebbe mirato a prevenire il timore che la Ryanair riducesse la capacità sui collegamenti con sovrapposizione di attività e fosse quindi in grado di aumentare i suoi prezzi. Impegnandosi a mantenere la capacità combinata sui collegamenti con sovrapposizione di attività, la Ryanair non sarebbe più in grado di aumentare i prezzi pur mantenendo un coefficiente di riempimento accettabile, il che sarebbe decisivo nel contesto del suo modello economico.

516 In settimo luogo, quanto alla soluzione dell'«acquirente iniziale», la ricorrente rileva anzitutto che tale soluzione non è mai stata utilizzata in casi precedenti implicanti compagnie aeree. Un'esigenza di tal genere sarebbe del pari superflua e sproporzionata. Tenuto conto del fatto che la Ryanair offrirebbe i prezzi più bassi del mercato e che un gran numero di collegamenti con sovrapposizione di attività non genererebbero un traffico sufficiente per sostenere un terzo vettore, sarebbe commercialmente molto difficile trovare un «acquirente iniziale». L'unica soluzione consisterebbe nell'ipotesi

che la Ryanair e l'Aer Lingus abbandonino i collegamenti in parola o concludano con l'«acquirente iniziale» un'intesa illegittima in materia di fissazione dei prezzi. Inoltre risulterebbe dal «congelamento delle frequenze» che i nuovi arrivati non sarebbero dissuasi dal penetrare sui collegamenti con sovrapposizione di attività a causa del rischio di vedere la Ryanair accrescere le sue frequenze sui medesimi. Ad eccezione delle bande orarie ad Heathrow, quelle a Dublino e nella maggior parte degli altri aeroporti in Europa (tranne, forse, per gli altri aeroporti principali saturi) non avrebbero valore intrinseco e non sarebbero pertanto interessanti per un'altra compagnia aerea. Infine, sarebbe stato erroneo da parte della Commissione considerare che l'impegno avente ad oggetto l'«acquirente iniziale» fosse insufficiente a causa della sua portata limitata e per il fatto che condurrebbe ad un «ingresso frammentato» (punto 1238 del preambolo). Il suddetto impegno, rafforzato nel progetto di impegni del 1° giugno 2007, sarebbe fondato sulla domanda fatta in tal senso dai servizi della Commissione. La ricorrente critica anche la volontà della Commissione di far gravare su di essa il rischio che non si trovi alcun «acquirente iniziale» nel termine impartito.

⁵¹⁷ La Commissione, sostenuta dall'Irlanda e dall'Aer Lingus Group, ricorda di aver esaminato ed escluso gli impegni del 3 maggio 2007 procedendo alle constatazioni seguenti: le misure relative alle bande orarie non erano appropriate, poiché non implicavano alcun ingresso significativo sui collegamenti ove i servizi si sovrappongono (punti 1186-1196 del preambolo), la proposta dell'«acquirente iniziale» non rimediava all'assenza di una prospettiva di ingresso (punto 1197 del preambolo), la portata degli impegni era insufficiente (punti 1199-1206 del preambolo), gli impegni non menzionavano bande orarie in aeroporti di destinazione importanti (punti 1207-1209 del preambolo), gli impegni avrebbero potuto sfociare solo nell'arrivo di varie compagnie aeree (ingresso frammentato, punti 1210-1212 del preambolo), gli impegni non terrebbero conto del modello di esercizio del nuovo arrivato (punti 1213-1215 del preambolo), gli impegni relativi alle bande orarie a Londra-Heathrow non permetterebbero di eliminare i problemi di concorrenza sul collegamento Dublino-Londra

(punti 1216-1219 del preambolo) e gli altri impegni non permetterebbero di eliminare gli ostacoli ad una concorrenza effettiva (punti 1220-1226 del preambolo).

⁵¹⁸ In particolare, la Commissione considera che le misure correttive connesse all'accesso sono ammissibili solo in circostanze in cui sia sufficientemente provato che nuovi concorrenti entreranno realmente sul mercato rimediando in tal modo ai problemi di concorrenza rilevati (punto 1188 del preambolo). L'obiettivo fondamentale degli impegni sarebbe quello di garantire strutture di mercato concorrenziali e, manifestamente, la semplice minaccia dell'arrivo di un concorrente non sarebbe sufficiente a raggiungere tale scopo, fatte salve circostanze molto eccezionali. In realtà, l'intercambiabilità dal lato della domanda sarebbe il «fattore di disciplina più immediato e più efficace» nei confronti dei fornitori di un dato prodotto o servizio, in particolare per quanto concerne le loro decisioni in materia di fissazione dei prezzi, mentre i vincoli connessi alla concorrenza potenziale sarebbero generalmente meno diretti ed in ogni caso richiederebbero un'analisi approfondita. La Commissione rileva che, nel caso di specie, i mercati in questione non sono contrassegnati da una «facilità di accesso accertata», ma piuttosto da un «movimento di uscita dei concorrenti diversi dall'Air Lingus». Niente indicherebbe negli orientamenti che una concentrazione la quale sfoci nella creazione di un monopolio non ostacoli in modo significativo una concorrenza effettiva se la minaccia dell'arrivo di nuovi concorrenti è sufficiente. Neppure la sentenza *easyJet/Commissione*, punto 102 *supra*, sarebbe pertinente sul punto. In tale causa il Tribunale avrebbe ritenuto che l'individuazione nominativa di un nuovo arrivato non fosse necessaria poiché diversi concorrenti si erano mostrati interessati, in seguito agli impegni, ad un ingresso sui mercati in questione e l'ingresso effettivo di un nuovo concorrente poteva quindi considerarsi molto probabile. Viceversa, nella fattispecie, l'arrivo di un nuovo concorrente sarebbe improbabile, per i motivi esposti al punto 7.8 della decisione impugnata e per il fatto che nessuno tra i concorrenti che hanno risposto alla consultazione degli attori del mercato avrebbe manifestato l'intenzione di entrare concretamente su uno dei collegamenti in cui i servizi si sovrappongono (punti 1190-1196 del preambolo), ad eccezione eventualmente dell'Air France e della British Airways, le quali estenderebbero le loro attività al collegamento Dublino-Londra, il che è stato ritenuto insufficiente dalla Commissione per escludere i problemi di concorrenza su quest'ultimo collegamento (punti 1216-1219 del preambolo). Proprio a causa di una siffatta assenza di prospettive di ingresso, la Commissione avrebbe suggerito in maniera informale alla Ryanair di designare un «acquirente

iniziale». Poco rilevarebbe che si tratti della prima concentrazione di compagnie aeree per le quali la Commissione ha formulato una proposta del genere o che la Ryanair abbia giudicato difficile, addirittura impossibile, seguirla. Rispetto ai casi precedenti, la presente operazione sarebbe difficile nel senso che concernerebbe due compagnie che offrono servizi da punto a punto ed utilizzano entrambe un numero importante di apparecchi in partenza dallo stesso aeroporto su un gran numero di collegamenti in cui i servizi si sovrappongono. Invece, diversamente dai casi precedenti, la saturazione degli aeroporti non sarebbe, nel caso di specie, la sola barriera all'ingresso. La Commissione sottolinea di non poter accettare impegni che eliminerebbero solo parzialmente i problemi di concorrenza in parola perché la parte interessata non potrebbe acconsentire ad altri impegni.

b) Giudizio del Tribunale

⁵¹⁹ Il progetto di impegni del 1° giugno 2007 è stato presentato in seguito a discussioni approfondite tra la Commissione e la Ryanair sul contenuto degli impegni del 3 maggio 2007 e sulle modalità di rimediare ai problemi individuati. Occorre rinviare in proposito agli argomenti avanzati dalla Ryanair sul contenuto della riunione del 1° giugno 2007 (v. punto 470 supra) e al contenuto della conferenza telefonica registrata, svoltasi tra la Ryanair e la Commissione il 29 maggio 2007.

⁵²⁰ Nonostante tali precisazioni su quanto ritenuto necessario per autorizzare l'operazione, la ricorrente — per sua stessa ammissione (v. punto 470 supra) — ha presentato un'ultima proposta di impegni che non rispondeva alle richieste della Commissione quanto al numero importante di apparecchi da far stazionare a Dublino entro sei mesi

a decorrere dall'adozione della decisione impugnata, con una possibile proroga di sei mesi. La proposta della Ryanair consisteva nell'accettare il principio di uno stazionamento immediato della metà di tale numero rilevante di apparecchi, più due aerei destinati ai collegamenti verso Londra-Heathrow entro sei mesi a decorrere dalla pubblicazione di una nuova offerta, che sarebbe stata pubblicata entro sei mesi a decorrere dall'adozione della decisione impugnata, con una possibile proroga di sei mesi.

521 Per di più, nell'ambito dei rimedi proposti nella fattispecie, cioè essenzialmente l'acquisto di bande orarie per uno o più operatori, la Ryanair dà per acquisito che l'insieme Ryanair-Aer Lingus non darebbe luogo a problemi di concorrenza fintantoché consentisse a nuovi arrivati o agli attori già presenti, per quanto concerne il collegamento verso Londra-Heathrow, di acquisire bande orarie per accrescere la loro quota di mercato. La Commissione ha considerato la suddetta misura insufficiente per rimettere in questione l'effetto anticoncorrenziale che rappresenterebbe la scomparsa del principale concorrente della Ryanair. All'udienza essa ha di conseguenza sostenuto che, anziché cercare di far accettare il principio della creazione o del rafforzamento dell'abuso di posizione dominante dell'insieme Ryanair-Aer Lingus per tale o tal altro collegamento, considerando che un ipotetico concorrente si sarebbe installato o avrebbe accresciuto la sua quota di mercato unicamente solo grazie all'offerta di bande orarie, sarebbe stato necessario nel caso di specie che la Ryanair rinunciasse ad una parte della sua quota di mercato a beneficio dei concorrenti.

522 Si deve rilevare al riguardo che, diversamente dalle precedenti concentrazioni nel settore del trasporto aereo di passeggeri (come quelle in questione nei casi Air France/KLM e Lufthansa/Swiss), la Commissione non poteva contentarsi nel caso di specie di semplici bande orarie per garantire l'accesso ad un collegamento. Non si tratta infatti di un'operazione che interessa operatori attivi che dispongono di un aeroporto di immatricolazione in paesi differenti. La Ryanair e l'Aer Lingus operano a partire dal medesimo aeroporto, l'aeroporto di Dublino, ove dispongono di vantaggi significativi che i concorrenti non possono facilmente riprodurre.

523 Inoltre i risultati dei test di mercato hanno indicato che i concorrenti attuali e potenziali non erano pronti a far concorrenza all'entità risultante dalla concentrazione sull'insieme dei collegamenti toccati dall'operazione. Anche per il collegamento Dublino-Londra (Heathrow), l'interesse di talune compagnie aeree, che erano talvolta già presenti, non è stato confermato da una dichiarazione di impegni ferma sul punto in questione, che avrebbe potuto essere presentata dalla Ryanair per corroborare il suo impegno relativo all'«acquirente iniziale».

524 In tale fase del procedimento, per le ragioni fondatamente indicate nella decisione impugnata circa gli impegni del 3 maggio 2007 e tenuto conto delle precisazioni apportate dal progetto di impegni del 1° giugno 2007, la ricorrente non presenta argomenti idonei a rimettere in questione, sufficientemente in diritto, la valutazione della Commissione, descritta nella decisione impugnata, secondo cui il progetto di impegni del 1° giugno 2007 non le permetteva di concludere con certezza che sarebbe stato possibile attuarli e che i rimedi da essi derivanti sarebbero stati sufficientemente affidabili e durevoli per garantire che gli ostacoli ad una concorrenza effettiva, la cui prevenzione costituiva la finalità di tali impegni, non potessero materializzarsi in un futuro relativamente prossimo.

525 Occorre quindi respingere il quinto motivo sia relativamente alla validità formale delle proposte trasmesse alla Commissione nell'ambito del procedimento amministrativo, che relativamente alla valutazione nel merito del contenuto delle proposte stesse.

526 Alla luce dell'insieme delle considerazioni precedenti, il ricorso proposto dalla Ryanair deve essere respinto.

Sulle spese

- 527 Ai sensi dell'art. 87, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda.
- 528 Poiché la Ryanair è soccombente nelle sue conclusioni, occorre condannarla a sopportare, oltre alle proprie spese, quelle sostenute dalla Commissione e dall'Aer Lingus Group, conformemente alle conclusioni di queste ultime.
- 529 Ai sensi dell'art. 87, n. 4, primo comma, del medesimo regolamento di procedura, gli Stati membri intervenienti sopportano le proprie spese. Pertanto l'Irlanda sopporterà le proprie spese.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Terza Sezione)

dichiara e statuisce:

1) Il ricorso è respinto.

2) La Ryanair Holdings plc supporterà le proprie spese nonché quelle sostenute dalla Commissione europea e dall'Aer Lingus Group plc.

3) L'Irlanda supporterà le proprie spese.

Azizi

Cremona

Frimodt Nielsen

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 6 luglio 2010.

Firme

Indice

Fatti all'origine della controversia	II - 3472
A — Parti della controversia	II - 3472
B — Procedimento amministrativo	II - 3473
C — Contenuto della decisione impugnata	II - 3474
1. Mercati rilevanti	II - 3475
2. Valutazione degli effetti dell'operazione sulla concorrenza	II - 3476
3. Valutazione degli impegni	II - 3478
Procedimento e conclusioni delle parti	II - 3478
In diritto	II - 3480
A — Sul primo motivo, relativo alla valutazione del rapporto concorrenziale tra la Ryanair e l'Aer Lingus	II - 3483
1. Sul «peso eccessivo» attribuito alle quote di mercato	II - 3485
a) Argomenti delle parti	II - 3485
b) Giudizio del Tribunale	II - 3486
2. Sulla mancata presa in considerazione delle «differenze fondamentali» tra la Ryanair e l'Aer Lingus	II - 3491
a) Sull'utilizzazione della nozione di «concorrenti immediati» e sul corollario «automatico» dell'esistenza di vincoli concorrenziali significativi	II - 3492
Argomenti delle parti	II - 3492
Giudizio del Tribunale	II - 3493
	II - 3683

b)	Sulle «differenze fondamentali» relative ai costi di esercizio, ai prezzi praticati ed al livello di prestazioni.	II - 3495
	Argomenti delle parti	II - 3495
	Giudizio del Tribunale	II - 3497
c)	Sulla differenza tra gli aeroporti di destinazione	II - 3504
	Argomenti delle parti	II - 3504
	Giudizio del Tribunale	II - 3507
3.	Sul vantaggio concorrenziale conferito dall'esistenza di una base all'aeroporto di Dublino	II - 3516
a)	Argomenti delle parti	II - 3516
b)	Giudizio del Tribunale	II - 3517
4.	Sugli«elementi di prova non tecnici»	II - 3520
a)	Argomenti delle parti	II - 3520
b)	Giudizio del Tribunale	II - 3522
5.	Sull'analisi econometrica della Commissione	II - 3525
a)	Argomenti delle parti	II - 3525
b)	Giudizio del Tribunale	II - 3528
6.	Sulle analisi econometriche presentate dalla Ryanair	II - 3541
a)	Argomenti delle parti.....	II - 3541
b)	Giudizio del Tribunale	II - 3543
7.	Sui vincoli concorrenziali esercitati dalle compagnie di charters	II - 3545
a)	Argomenti delle parti	II - 3545
b)	Giudizio del Tribunale	II - 3546

8.	Sull'inchiesta realizzata presso i passeggeri	II - 3548
	a) Argomenti delle parti	II - 3548
	b) Giudizio del Tribunale	II - 3549
9.	Sull'inchiesta condotta presso imprese clienti	II - 3551
	a) Argomenti delle parti	II - 3551
	b) Giudizio del Tribunale	II - 3553
10.	Sul pregiudizio per i consumatori	II - 3554
	a) Argomenti delle parti	II - 3554
	b) Giudizio del Tribunale	II - 3556
B —	Sul secondo motivo, relativo alla valutazione delle barriere all'ingresso	II - 3557
1.	Sul significato da attribuire all'assenza di ingresso di nuovi concorrenti sui mercati rilevanti	II - 3559
	a) Argomenti delle parti	II - 3559
	b) Giudizio del Tribunale.....	II - 3560
2.	Sugli ingressi e sulle uscite nel settore del trasporto aereo	II - 3562
	a) Argomenti delle parti	II - 3562
	b) Giudizio del Tribunale	II - 3563
3.	Sulla presa in considerazione del modello economico della Ryanair	II - 3564
	a) Argomenti delle parti	II - 3564
	b) Giudizio del Tribunale	II - 3566
4.	Sui vantaggi connessi al possesso di basi operative in Irlanda	II - 3568
	a) Argomenti delle parti	II - 3568
	b) Giudizio del Tribunale	II - 3572

5.	Sui costi ed i rischi connessi ad un ingresso sul mercato	II - 3577
	a) Argomenti delle parti	II - 3577
	b) Giudizio del Tribunale	II - 3578
6.	Sulla reputazione della Ryanair quale barriera all'ingresso	II - 3580
	a) Argomenti delle parti	II - 3580
	b) Giudizio del Tribunale	II - 3581
7.	Sulla tempestività	II - 3583
	a) Argomenti delle parti	II - 3583
	b) Giudizio del Tribunale	II - 3584
8.	Sull'esistenza di collegamenti più redditizi fuori dell'Irlanda	II - 3586
	a) Argomenti delle parti	II - 3586
	b) Giudizio del Tribunale	II - 3587
9.	Sulla saturazione aeroportuale	II - 3589
	a) Argomenti delle parti	II - 3589
	b) Giudizio del Tribunale	II - 3590
10.	Sulla posizione dell'insieme Ryanair-Aer Lingus all'aeroporto di Dublino ...	II - 3592
	a) Argomenti delle parti	II - 3592
	b) Giudizio del Tribunale	II - 3593
C —	Sul terzo motivo, relativo all'analisi concorrenziale collegamento per collegamento	II - 3594
	1. Sulla ricevibilità	II - 3594
	a) Argomenti delle parti	II - 3594
	b) Giudizio del Tribunale	II - 3596

2. Nel merito	II - 3598
a) Sul collegamento Dublino-Londra	II - 3598
Argomenti delle parti	II - 3598
Giudizio del Tribunale	II - 3600
b) Sui collegamenti Dublino-Birmingham, Dublino-Edimburgo, Dublino-Glasgow, Dublino-Manchester e Dublino-Newcastle	II - 3604
Argomenti delle parti	II - 3604
Giudizio del Tribunale	II - 3606
— Sul collegamento Dublino-Birmingham	II - 3607
— Sul collegamento Dublino-Edimburgo	II - 3609
— Sui collegamenti Dublino-Glasgow, Dublino-Manchester e Dublino-Newcastle	II - 3610
c) Sui collegamenti Shannon-Londra e Cork-Londra	II - 3611
Argomenti delle parti	II - 3611
Giudizio del Tribunale	II - 3611
d) Sui collegamenti Dublino-Francoforte, Dublino-Parigi, Dublino-Madrid, Dublino-Bruxelles, Dublino-Berlino e Dublino-Amburgo (Lubecca)	II - 3613
Argomenti delle parti	II - 3613
Giudizio del Tribunale	II - 3614
— Sui collegamenti Dublino-Berlino e Dublino Amburgo (Lubecca)	II - 3614
— Sul collegamento Dublino-Bruxelles	II - 3615
— Sul collegamento Dublino-Francoforte	II - 3616
— Sui collegamenti Dublino-Madrid e Dublino-Parigi	II - 3617
	II - 3687

e) Sui collegamenti Dublino-Milano e Dublino-Roma	II - 3618
Argomenti delle parti	II - 3618
Giudizio del Tribunale	II - 3619
D — Sul quarto motivo, relativo alla valutazione degli asseriti guadagni di efficienza ..	II - 3621
1. Sul carattere verificabile degli asseriti guadagni di efficienza	II - 3624
a) Argomenti delle parti	II - 3624
b) Giudizio del Tribunale	II - 3628
2. Sul nesso specifico con la concentrazione di taluni incrementi di efficienza asseriti	II - 3636
a) Argomenti delle parti	II - 3636
b) Giudizio del Tribunale	II - 3637
3. Sul vantaggio per i consumatori	II - 3639
a) Argomenti delle parti	II - 3639
b) Giudizio del Tribunale	II - 3640
4. Conclusione sull'analisi degli effetti dell'operazione sulla concorrenza	II - 3643
E — Sul quinto motivo, relativo alla valutazione degli impegni	II - 3644
1. Considerazioni preliminari	II - 3644
a) Sul contesto dell'analisi degli impegni	II - 3644
b) Sulla descrizione e sulla valutazione degli impegni del 3 maggio 2007 ..	II - 3647
c) Sulla descrizione e sulla valutazione del progetto di impegni del 1° giugno 2007	II - 3653

2.	Sull'assenza di lacune formali degli impegni del 3 maggio 2007	II - 3657
	a) Argomenti delle parti	II - 3657
	b) Giudizio del Tribunale	II - 3662
3.	Sull'assenza di lacune formali del progetto di impegni del 1° giugno 2007 ...	II - 3665
	a) Argomenti delle parti	II - 3665
	b) Giudizio del Tribunale	II - 3667
4.	Sulla valutazione nel merito degli impegni del 3 maggio 2007 e del progetto di impegni del 1° giugno 2007	II - 3669
	a) Argomenti delle parti	II - 3669
	b) Giudizio del Tribunale	II - 3678
	Sulle spese	II - 3681