C7667 - ALITALIA/VOLARE
Provvedimento n. 15666

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 5 luglio 2006;

SENTITO il Relatore Dottor Antonio Pilati;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO l'atto della società Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A., pervenuto in data 13 aprile 2006;

VISTA la propria richiesta di informazioni trasmessa in data 20 aprile 2006, con conseguente interruzione dei termini ai sensi dell'articolo 5, comma 3, del D.P.R. n. 217/98;

VISTE le informazioni della società Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A., pervenute in data 28 aprile 2006;

VISTA l'ordinanza del Consiglio di Stato, pronunciata in data 23 maggio 2006;

VISTA la propria delibera del 24 maggio 2006, con cui è stata avviata l'istruttoria, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90, nei confronti delle società Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A., Volare Group S.p.A., Volare Airlines S.p.A. e Air Europe S.p.A., con contestuale rigetto dell'istanza di sospensione dell'operazione ai sensi dell'articolo 17 della legge n. 287/90;

VISTO il proprio provvedimento del 21 giugno 2006, con cui è stato confermato il rigetto dell'istanza di sospensione dell'operazione ai sensi dell'articolo 17 della legge n. 287/90;

VISTO il proprio provvedimento del 21 giugno 2006, con cui è stata rigettata la richiesta di proroga avanzata da Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. in data 20 giugno 2006;

VISTA la decisione della Commissione CE del 7 aprile 2004 nel caso Air France/Alitalia;

VISTA la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie, inviata alle Parti in data 22 giugno 2006;

SENTITE le Parti nel corso dell'audizione finale del 27 giugno 2006;

VISTI gli atti del procedimento;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. (di seguito Alitalia) è una società per azioni quotata in borsa, il cui controllo è detenuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze che possiede il 49,9% del capitale sociale mentre la restante parte di tale capitale è detenuto da soggetti privati. Alitalia esercita l'attività di trasporto aereo di persone e merci, nazionale e internazionale. Essa è il principale vettore aereo nazionale e detiene partecipazioni in altre società esercenti attività di trasporto aereo nonché in società operanti in settori collegati al trasporto aereo, quali, ad esempio, il settore dei servizi telematici, quello delle attività turistiche, quello dei servizi e dei lavori aerei, quello della manutenzione e della revisione aerea e quello della spedizione di merci.
Alitalia fa parte dell'alleanza Sky-team, creata nel 2000, insieme ai vettori Air France, Delta Airlines, AeroMexico, Korean Air, CSA Czech Airlines, Northwest, Continental, KLM e Royal Dutch Airlines, con alcuni dei quali sono stati stipulati accordi di *code sharing*. Nel mese di aprile 2006 si è aggiunta all'alleanza anche la compagnia russa Aeroflot.
Nel 2005 Alitalia ha realizzato un fatturato mondiale di circa 4,4 miliardi di euro, di cui circa [omissis][1] miliardi realizzati in Italia.
In data 13 aprile 2006 Alitalia ha costituito Volare S.p.A. società veicolo attraverso la quale è stata realizzata l'acquisizione del complesso aziendale di Volare.
2. Volare Group S.p.A. (di seguito Volare) è una società che controlla, oltre ad alcune società attive in settori collegati al trasporto aereo, due vettori operativi, Volare Airlines S.p.A. e Air Europe S.p.A., attivi nel trasporto aereo di passeggeri a livello nazionale ed internazionale tramite voli di linea e *charter*. Tale società nel corso degli anni 2003-2004 si è caratterizzata come vettore a forte connotazione *low-cost.*
A seguito di dichiarazione di fallimento del Tribunale di Busto Arsizio del 3 dicembre 2004, la società è stata ammessa al regime di amministrazione straordinaria.

[1] *[Nella presente versione alcuni dati sono omessi, in quanto si sono ritenuti sussistenti elementi di riservatezza o di segretezza delle informazioni.]*

Il Gruppo che fa capo a Volare ha registrato alla data del 30 settembre 2004 un fatturato consolidato pari a 509 milioni di euro, realizzato quasi interamente in Italia, mentre il fatturato realizzato nel 2005 è stato pari a circa [omissis] milioni di euro.

3. In data 24 maggio 2006, contestualmente all'avvio del procedimento istruttorio, sono state ammesse a partecipare alla procedura, in qualità di intervenienti, ai sensi dell'articolo 7, comma 1, del D.P.R. n. 217/98, le società Air One S.p.A. e Meridiana S.p.A..

4. Air One S.p.A. (di seguito Air One) è una società attiva nel trasporto aereo di passeggeri a livello nazionale e internazionale.
Il capitale sociale di Air One è detenuto per il 99,9% dalla società Toto S.p.A., *holding* dell'omonimo gruppo.
Nel 2000 Air One ha stretto un'alleanza commerciale con Lufthansa e, in seguito, ha siglato accordi di *code-sharing* su alcune destinazioni con diversi vettori internazionali tra cui: Air Canada (2003), Aegean Airlines (2003), TAP Portugal (2005), US Airways (2005).

5. Meridiana S.p.A. (di seguito Meridiana) è una società che svolge l'attività di trasporto aereo di persone e merci, nazionale ed internazionale. I servizi offerti sono sia di linea che di trasporto *charter*.
Il capitale sociale di Meridiana è detenuto per il 91,9% dalla Interprogramme Holding S.A..

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

6. A seguito dell'ammissione di Volare al regime di amministrazione straordinaria e della sospensione, in data 24 novembre 2004, delle licenze di vettore aereo per Air Europe e Volare Airlines[2], il Commissario Straordinario ha presentato al Ministero per le Attività Produttive le linee programmatiche per la cessione del complesso aziendale, non riscontrando i presupposti per pervenire ad una ristrutturazione economica e finanziaria della società. Tale programma di cessione, con il relativo Bando di gara è stato approvato dal Ministero per le Attività Produttive con decreto del 12 ottobre 2005. In data 25 ottobre 2005 è stato pubblicato l'invito a presentare manifestazioni di interesse all'acquisto. A seguito di ciò i soggetti ammessi hanno potuto effettuare una *due diligence* e presentare la propria offerta irrevocabile entro la data del 28 dicembre 2005.
Sulla base dei criteri presenti nel bando di gara che tenevano conto, oltre che dell'ammontare del prezzo offerto, dell'affidabilità e del piano di prosecuzione delle attività imprenditoriali di Volare, anche con riguardo alla garanzia di mantenimento dei livelli occupazionali, in data 17 marzo 2006 il Ministero per le Attività Produttive ha autorizzato il Commissario Straordinario ad aggiudicare la procedura di vendita ad Alitalia che ha offerto [omissis] milioni di euro per l'acquisto.
7. Conseguentemente Alitalia ha notificato l'operazione all'Autorità in data 13 aprile 2006 e, successivamente, ha proceduto alla stipula del contratto di acquisizione.
Si segnala che, nel provvedimento del 17 marzo 2006, il Ministero ha autorizzato il Commissario Straordinario, "nell'ipotesi in cui Alitalia rinunciasse alla stipula o intervenisse un provvedimento di diniego dell'operazione da parte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato o da altri organi dello Stato" a procedere all'aggiudicazione della gara secondo l'ordine di graduatoria. Seconda aggiudicataria della gara è risultata la società Air One, mentre la terza offerta in graduatoria è quella del raggruppamento Meridiana-Eurofly.
8. L'operazione in esame consiste nell'acquisizione da parte di Alitalia, per il tramite della società veicolo Volare S.p.A., delle società Volare Group S.p.A., Volare Airlines S.p.A. e Air Europe S.p.A., titolari di licenze ed autorizzazioni, dei contratti di leasing per cinque aeromobili, di ordini di acquisto, di accordi di fornitura e di agenzia, dei rapporti di lavoro relativi a 707 dipendenti, dei diritti relativi ai marchi VolareWeb ed Air Europe, di un certo numero di diritti di decollo e atterraggio (*slot*), tra cui dodici coppie di *slot* sull'aeroporto di Milano Linate.
Attualmente il Gruppo Volare è attivo nel servizio di trasporto aereo di linea su 6 rotte nazionali e 4 internazionali e in alcuni collegamenti *charter*. Le aziende e i marchi facenti capo al gruppo Volare, comprensivi delle licenze in capo a Volare Airlines e Air Europe, dovranno essere inglobati in Volare S.p.A..
9. Si ricorda inoltre che, in data 23 maggio 2006, un'ordinanza del Consiglio di Stato, a fronte di costatate irregolarità nella procedura di gara, ha sospeso gli effetti del decreto del Ministero per le Attività Produttive

[2] *[A seguito di tale circostanza Air Europe ha ottenuto il rilascio di una licenza provvisoria per il periodo 27 dicembre 2004- 31 maggio 2005, mentre Volare Airlines ha ottenuto una licenza provvisoria per il periodo 31 maggio 2005-13 febbraio 2006. In ragione della concessione alternata di tali licenze, Air Europe e Volare Airlines hanno stipulato, in data 31 maggio 2005, un contratto di affitto di azienda, funzionale alla razionalizzazione delle reciproche risorse imprenditoriali.]*

del 17 marzo 2006, nonché dei precedenti atti di gara, salvi gli ulteriori provvedimenti inerenti alla rinnovazione della gara e quelli volti alla salvaguardia – *medio tempore*- degli interessi pubblici e privati.
Alitalia ha comunque espressamente affermato, nel corso dell'audizione del 15 giugno 2006, di controllare, nelle more dell'attuazione dell'ordinanza del Consiglio di Stato del 23 maggio 2006, il Complesso Aziendale di Volare, per il tramite della società veicolo Volare S.p.A.[3].

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

10. L'operazione, in quanto comporta l'acquisizione di un'impresa, costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera *b)*, della legge n. 287/90.
Essa rientra quindi nell'ambito di applicazione della legge n. 287/90, non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento CE n. 139/04, ed è soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva disposto dall'articolo 16, comma 1, della medesima legge, in quanto il fatturato totale realizzato a livello nazionale dall'insieme delle imprese interessate è stato superiore a 421 milioni di euro.

IV. RISULTANZE ISTRUTTORIE

Attività istruttoria svolta

11. Nel corso del procedimento istruttorio sono state acquisite varie informazioni al fine di verificare l'effettivo impatto dell'operazione.
In particolare sono state richieste informazioni ad Alitalia e agli altri operatori del settore in merito alla definizione dei mercati rilevanti, alle caratteristiche dell'offerta sulle rotte interessate dall'operazione, alla struttura della domanda.
12. In questo contesto sono state inviate, in data 5 giugno 2006, richieste di informazioni alle società Alitalia ed Air One in merito agli accordi di *code-sharing* che interessano le rotte nazionali e comunitarie da e per Linate. In data 20 e 26 giugno 2006 sono state inviate ulteriori richieste di informazioni ad Air One relative al *load factor* della società sulle rotte domestiche operate da/per Linate nel 2005, nonché ai ricavi medi sulle rotte Linate-Fiumicino e Linate-Reggio Calabria.
In data 31 maggio e 5 giugno 2006, sono state inviate richieste di informazioni ad un campione delle principali reti di agenzie di viaggi che offrono servizio di biglietteria aerea, quali: Carlson Wagonlit Travel, Polo Viaggi, Ventura, Cisalpina Tours, Uvet American Express Corporate[4].
In tali richieste si chiedeva di fornire informazioni in merito alle caratteristiche della clientela *corporate* e alle relative iniziative commerciali, nonché in merito alla ripartizione dei biglietti venduti tra gli aeroporti di Linate, Malpensa e Orio al Serio, con riferimento agli spostamenti *point to point* che abbiano come destinazione la città di Milano, distinguendo tra rotte nazionali e comunitarie.
13. Nel corso del procedimento sono state sentite in audizione le società Air One (in data 7 giugno 2006), Meridiana (8 giugno 2006) ed Alitalia (15 giugno 2006), nonché Assoclearence, ente incaricato della *clearance* aeroportuale (in data 14 giugno 2006).
14. La società Air One, nel corso dell'audizione del 7 giugno 2006, ha reiterato l'istanza di sospensione provvisoria dell'operazione ai sensi dell'articolo 17 della legge n. 287/90. L'Autorità, con delibera del 21 giugno 2006, ha confermato il rigetto dell'istanza di sospensione.
15. Nel corso del procedimento Alitalia si è più volte avvalsa del diritto di accesso ai documenti del fascicolo, in data 30 maggio, 13, 19 e 26 giugno 2006, acquisendo anche tutta la documentazione raccolta nella fase preistruttoria della presente procedura.
16. In occasione dell'audizione del 15 giugno, Alitalia ha fatto esplicita richiesta di ricevere comunicazione delle risultanze istruttorie, lamentando la genericità di alcune delle contestazioni sollevate nel provvedimento di avvio dell'istruttoria. La Comunicazione delle Risultanze Istruttorie è stata inviata alle Parti in data 22 giugno 2006.
17. In data 27 giugno 2006 si è tenuta l'audizione finale delle Parti dinanzi al Collegio, a cui hanno partecipato Alitalia, il Gruppo Volare, Meridiana ed Air One.

Definizione dei mercati rilevanti

18. L'operazione in esame interessa il settore del trasporto aereo sia effettuato su voli di linea sia attraverso voli non previsti dagli orari ufficiali, i cosiddetti voli a domanda (*charter*).
Sotto il profilo merceologico occorre distinguere il trasporto aereo di linea da quello con voli *charter*. Nel primo caso, infatti, si tratta di un servizio di trasporto regolare effettuato su un insieme di rotte in base ad orari predeterminati, la cui domanda proviene prevalentemente dai passeggeri. Nel secondo caso, invece,

[3] *[Cfr. doc. 3.74 Verbale di audizione di Alitalia.]*
[4] *[Il campione agenziale utilizzato è indicativo delle principali reti agenziali presenti sul territorio, tenuto conto dell'estrema frammentarietà del settore.]*

la domanda è rappresentata principalmente da *tour operator* che richiedono alle compagnie aeree un certo numero di posti su destinazioni specifiche per poi rivenderli all'interno di pacchetti di viaggio che, di solito, includono l'albergo e altri servizi. Inoltre, vi sono elevate differenze tra i voli di linea e quelli *charter* sia nel livello dei prezzi che nel grado di flessibilità in termini di spostamento degli orari e dei giorni di partenza.

Il servizio di trasporto aereo di linea

19. Nell'ambito di tale settore è possibile individuare una serie di mercati rilevanti distinti, definiti sostanzialmente in base alle rotte sulle quali il servizio viene effettuato.
Sulla base di consolidati precedenti nazionali e comunitari, in applicazione del cosiddetto *city pair method* (o delle coppie di origine-destinazione - "*O&D*"), i collegamenti tra coppie di città o di aeroporti e, più precisamente, tra i rispettivi bacini di utenza (*catchment area*), costituiscono altrettanti mercati rilevanti. Ciò in quanto rappresentano l'origine e la destinazione dello spostamento, e, in quanto tali, non sono sostituibili da un punto di vista della domanda. Ognuno di tali mercati non coincide necessariamente con i soli collegamenti diretti tra i due aeroporti agli estremi della rotta, ma può comprendere anche i voli diretti tra aeroporti i cui rispettivi bacini di utenza si sovrappongono in misura significativa con i bacini di utenza di aeroporti limitrofi[5].
20. Questo approccio alla definizione del mercato rilevante presenta una dimensione geografica intrinseca propria dei servizi di trasporto, per i quali diventa irrilevante tracciare una linea di demarcazione fra dimensione geografica e del prodotto.
21. Con riguardo alla sostituibilità tra voli diretti e indiretti che collegano i due aeroporti agli estremi della stessa rotta, essa va valutata tenendo conto della distanza e dei tempi di percorrenza nonché delle frequenze giornaliere dei voli sulla medesima rotta. Pertanto, con riguardo alle rotte nazionali, la sostituibilità tra voli diretti e indiretti deve essere generalmente esclusa, mentre per quanto concerne le rotte internazionali, i collegamenti diretti e indiretti possono talora considerarsi tra loro sostituibili e, quindi, facenti parte di un medesimo mercato.
22. Analogamente viene normalmente considerata per ciascuno dei mercati individuati la sostituibilità del trasporto aereo con altri mezzi di trasporto (ad es. trasporto ferroviario), in considerazione della distanza che separa i punti di origine e destinazione di ciascun collegamento interessato, dei tempi di percorrenza, delle frequenze e delle caratteristiche delle modalità di trasporto disponibili per i collegamenti (costi, confort ecc).

I collegamenti interessati dall'operazione

23. In ragione dei collegamenti offerti da Volare, la presente operazione interessa rotte nazionali, rotte comunitarie e rotte intercontinentali, le quali rappresentano distinte tipologie di prodotto, sia dal lato della domanda che dell'offerta, come di seguito illustrato.

Rotte nazionali e comunitarie

24. Nel caso di specie, sono oggetto di esame i collegamenti operati da Volare fra l'aeroporto di Linate e sei città del sud Italia (Napoli, Palermo, Catania, Bari, Brindisi, Lamezia Terme), nonché la rotta Linate-Parigi. Su tali tratte si registra una sovrapposizione con i collegamenti offerti dalla società acquirente Alitalia.
In particolare, l'acquisita Volare è attiva sulle rotte nazionali Linate-Bari, Linate-Brindisi, Linate-Napoli, Linate-Lamezia Terme, Linate-Palermo, Linate-Catania e sulla rotta Linate-Parigi Orly.
Alitalia è operativa sulle sei rotte nazionali e su quella per Parigi (aeroporto di Charles de Gaulle) sia dall'aeroporto di Linate che da quello di Malpensa.
Volare e Alitalia attualmente non operano dall'aeroporto di Orio al Serio. Da tale scalo le citate sei destinazioni domestiche sono servite dal vettore *low-cost* My Air, mentre un collegamento con l'aeroporto periferico della regione parigina Beauvais è operato dal vettore *low-cost* Ryanair.

La sostituibilità fra gli aeroporti di Linate, Malpensa e Orio al Serio

25. I tre aeroporti localizzati intorno alla città di Milano presentano specifiche caratteristiche che li differenziano sostanzialmente sia per quanto riguarda le condizioni di offerta che la fruibilità dal punto di vista della domanda.
26. Linate è un *city airport* situato a circa 7 chilometri dalla città di Milano, dedicato esclusivamente al traffico terminale (*point-to-point*), ovvero che ha in Milano l'origine e la destinazione dello spostamento, in ottemperanza a una specifica regolazione (decreto ministeriale del 3 marzo 2000, concernente la

[5] *[Cfr. Autorità nel caso I532 Alitalia/Volare, in Boll. 28/03 e Commissione Europea, fra gli altri, nei casi M3770 – Lufthansa/Swiss, M.2041 – United Airlines/US Airways; JV.19 - KLM/Alitalia; D2.38.479 British Airways/Iberia/GB Airways.]*

"*ripartizione del traffico aereo sul sistema aeroportuale di Milano*", successivamente modificato con il Decreto Ministeriale del 5 gennaio 2001, comunemente identificati come "Decreti Bersani")[6].

Le condizioni di accessibilità rispetto agli altri aeroporti (esprimibili essenzialmente in termini di minor tempo e minori costi di percorrenza) in relazione al tipo di traffico sviluppato dall'aeroporto costituiscono un fattore determinante nelle preferenze dei consumatori per l'aeroporto di Linate, qualora la città di Milano e il suo immediato *hinterland* rappresentino la destinazione finale del viaggio.

27. Malpensa, situato a circa 50 chilometri dalla città di Milano, è un aeroporto *hub* espressamente dedicato al feederaggio del traffico in prosecuzione da/per voli internazionali. Da un punto di vista regolamentare, Malpensa è interessato infatti dai citati decreti sulla ripartizione del traffico aereo sul sistema aeroportuale di Milano che identificano l'aeroporto di Linate quale infrastruttura per collegamenti *point to point* proprio ai fini di assicurare il pieno dispiegamento delle potenzialità di sviluppo dell'*hub* di Malpensa. All'influenza della regolazione si aggiungono la notevole distanza rispetto alla città di Milano, principale attrattore del traffico *point-to-point*, gli elevati tempi e costi connessi al raggiungimento dello scalo e il maggiore tempo limite per il *check-in* richiesto dal principale vettore Alitalia per le rotte domestiche che originano da Malpensa rispetto a quelle da Linate[7].

28. Tutti questi elementi caratterizzano l'offerta dei collegamenti *point to point* da Malpensa in maniera tale da non poterli in generale ritenere sostituibili con quelli, sempre *point to point,* da Linate.

29. Tale conclusione non appare incompatibile con i recenti precedenti della Commissione[8] in quanto l'analisi di quest'ultima aveva ad oggetto principalmente aspetti di cooperazione o di integrazione tra network complessi di vettori con traffico sia *local* che in prosecuzione, ma che non aveva come priorità l'analisi di traffico *point-to-point* su rotte domestiche da/per Linate, oggetto esclusivo dell'analisi in questo caso. Peraltro l'operazione in esame non riguarda l'acquisizione di un vettore pienamente operativo, né di un marchio particolarmente noto e, pertanto, commercialmente attraente, bensì di un soggetto attualmente sottoposto a procedura di Amministrazione Straordinaria.

30. La non sostituibilità tra gli aeroporti di Linate e Malpensa tiene conto della decisione del TAR nel caso I/532 Alitalia/Volare (accordo di *code sharing*), che aveva censurato esclusivamente la metodologia seguita dall'Autorità per la realizzazione del *market test* e non, in quanto tali, le conclusioni raggiunte. Rispetto alla mancanza probatoria contestata dal TAR, in questo caso l'Autorità ha effettuato ulteriori ed appositi accertamenti istruttori di cui, in dettaglio, *infra*[9].

Infine, per quanto concerne la contestata contrarietà con le posizioni assunte nel caso A306 Veraldi/Alitalia[10], sollevata da Alitalia nel corso del procedimento, si osserva che tale decisione è piuttosto datata (2001) e antecedente alla piena attuazione del D.M. 5 gennaio 2001 (cd. Bersani bis), ed inoltre che, quella decisione, riguardava una fattispecie di abuso, in cui la definizione del mercato non era strettamente determinante ai fini dell'accertamento istruttorio.

31. La documentazione in atti (audizioni, richieste di informazioni, interventi di Meridiana ed Air One riportati nel verbale dell'audizione finale), conferma la specificità dello scalo di Linate in quanto *city airport* della città di Milano, localizzato in prossimità del bacino di utenza che rappresenta la destinazione finale per i collegamenti *point to point* verso Milano.

Nello specifico è emerso che, per la posizione geografica, le caratteristiche di accessibilità e l'articolazione dell'offerta in termini di frequenze, Linate dal punto di vista della domanda non appare sostituibile con Malpensa, in particolare per gli spostamenti sulle rotte nazionali che hanno una andata e ritorno nella medesima giornata.

Dalle dichiarazione degli operatori concorrenti risulta che, a prescindere dall'individuazione della tipologia di clientela effettuata sulla base delle classi di prenotazione, ai fini della scelta dello scalo rileva la destinazione finale dello spostamento[11].

32. Tali conclusioni sono avvalorate dalle risposte pervenute dalle agenzie di viaggio intervistate sul punto, che, con riferimento al totale di biglietti venduti con destinazione finale Milano, forniscono una percentuale nettamente a favore di Linate (Carlson WagonLit 58,8%, Cisalpina 88%, Ventura 83%, Polo Viaggi 70%[12]).

Con specifico riguardo alle sette rotte operate da Volare, l'agenzia di viaggio UVET ha fornito i dati relativi alla distribuzione percentuale delle vendite di biglietti fra gli aeroporti di Linate, Malpensa e Orio al Serio.

---

[6] *[Il Decreto Ministeriale del 5 gennaio 2001 prevede che i vettori aerei possano operare collegamenti di linea "point to point" tra lo scalo di Linate ed altri aeroporti dell'Unione Europea entro i limiti quantitativi fissati ex articolo 1 del decreto medesimo, calcolati in termini di quantità di servizi di andata e ritorno giornalieri con uso delle relative bande orarie.]*

[7] *[Il tempo limite del check-in richiesto da Alitalia su tutti i voli nazionali da Linate è di 25 minuti a fronte dei 30 minuti per i collegamenti nazionali da Malpensa, che diventano 40 minuti per il collegamento Malpensa-Fiumicino.]*

[8] *[Cfr. Casi JV.19 KLM/Alitalia; M.3280 Air France/KLM; D2/38.284 Societè Air France/Alitalia.]*

[9] *[Cfr. TAR Lazio sentenza 11581 del 28 maggio 2004.]*

[10] *[Cfr. Provvedimento n. 10115 del 15 novembre 2001 in Boll. 46/2001.]*

[11] *[Cfr. doc. 3.62 Verbale di Audizione Air One e doc. 3.63 Verbale di Audizione Meridiana.]*

[12] *[Cfr. doc. 3.66 (Cisalpina), doc. 3.67 (Polo Viaggi), doc. 3.65 (Ventura) e doc. 3.77 Carlson Wagon Lit.]*

In riferimento alle rotte domestiche i dati riportati in tabella 1, mostrano una predominanza di passeggeri *point to point* che utilizzano lo scalo di Linate, pari al 92% del totale[13].

Tabella 1 –Ripartizione vendite biglietteria aerea per il 2005 sulle rotte operate da Volare

Località di partenza/arrivo	Totale biglietti venduti nel 2005			
	LIN	MXP	BGY	**Totale**
Bari	92%	8%	0%	**100%**
Brindisi	59%	41%	0%	**100%**
Catania	94%	6%	0%	**100%**
Lamezia Terme	80%	20%	0%	**100%**
Napoli	97%	3%	0%	**100%**
Palermo	94%	6%	0%	**100%**
Altre	92%	8%	0%	**100%**
Totale	**92%**	**7%**	**0%**	**100%**

Fonte: UVET (doc. 3.85)

33. Una ulteriore riprova fattuale di quanto argomentato sta in primo luogo nella considerazione che solo Alitalia opera le rotte interessate dalla presente operazione anche da Malpensa, in funzione esclusiva della rete di voli in prosecuzione dallo scalo *hub*[14].

34. La prevalente funzione di feederaggio dei collegamenti con Malpensa trova conferma nel fatto che, su tali rotte, il coefficiente di riempimento (*load factor*) dei voli di Alitalia da Malpensa è marcatamente inferiore a quello dei voli della stessa compagnia aventi medesima destinazione ma origine a Linate, tanto che sembrerebbe non giustificarsi da un punto di vista economico (tabella 2). Ciò si deve leggere in considerazione della diversa tipologia della domanda soddisfatta e della differente ottica di sostenibilità economica delle rotte dal punto di vista del vettore: redditività *stand alone* per le rotte domestiche da/per Linate, redditività di rete (che tiene conto del valore delle prosecuzioni) per le rotte domestiche da/per Malpensa.

Tabella 2 - load factor per le rotte domestiche di Alitalia interessate dall'operazione

	Bari	**Brindisi**	**Napoli**	**Lamezia**	**Catania**	**Palermo**
Da Linate	[60%-70%]	[50%-60%]	[50%-60%]	[60%-70%]	[60%-70%]	[60%-70%]
Da Malpensa	[30%-40%]	[30%-40%]	[20%-30%]	[40%-50%]	[30%-40%]	[30%-40%]

Fonte: dati forniti da Alitalia doc. 1.1

35. Su questo specifico punto, Alitalia, nonostante esplicite richieste, non ha fornito alcuna spiegazione alternativa del fenomeno ma si è limitata a fornire nuovi valori di *load factor*, che rendevano sostanzialmente analogo il coefficiente di riempimento degli aeromobili sulle rotte da/per i due aeroporti, dal momento che tenevano conto sia dei proseguimenti che dei trasferimenti degli equipaggi, non risultando pertanto conferenti con la definizione di mercato rilevante adottata[15].

36. Dal punto di vista dell'offerta, i vettori concorrenti sentiti in audizione hanno dichiarato di non considerare Malpensa sostituibile con Linate in ragione della non convenienza economica ad attivare collegamenti che permettano, sia in termini di densità di frequenza sulla singola rotta, sia in termini di *network* complessivo, di raggiungere una dimensione minima tale da essere commercialmente apprezzati dall'utenza, ed in particolare da quella che necessita di effettuare questo tipo di spostamenti in giornata[16].

37. A riprova di ciò, rileva come sia Air One che Meridiana, nonché la stessa Volare, che in precedenza avevano attivato collegamenti domestici e/o comunitari dallo scalo di Malpensa, non operano più da tale scalo per rotte domestiche e comunitarie di breve raggio, nonostante la disponibilità di *slot*. Assume una particolare rilevanza, ai fini della prova della non sostituibilità degli scali milanesi, inoltre, la circostanza che Wind Jet, vettore *low-cost*, preferisca volare da Linate pur in assenza di *slot* ufficialmente assegnati,

[13] *[Sono state escluse tutte le rotte con scalo intermedio.]*
[14] *[Nel 2004, antecedentemente alla sospensione della licenza e alla conseguente ripresa dell'attività su scala ridotta, Volare operava una flotta più ampia e copriva anche collegamenti da/per Malpensa in una logica hub and spoke per sfruttare le sinergie con i collegamenti intercontinentali charter e di linea della compagnia che originano da Malpensa.]*
[15] *[Cfr. memoria di Alitalia doc. 4.94.]*
[16] *[Cfr. doc. 3.62 Verbale di Audizione Air One; Cfr. doc. 4.105 verbale audizione finale, intervento di Meridiana.]*

invece che da Malpensa, assumendosi maggiori costi aeroportuali e il rischio di incorrere in una sanzione amministrativa[17].

38. Per quanto concerne l'ingresso, sottolineato da Alitalia in sede di memorie conclusive, del vettore Easy Jet sulle rotte da Malpensa per Napoli e Palermo, si evidenzia come questo sia intervenuto solo a partire dall'attuale stagione *Summer* 2006, peraltro a completamento di un *network* già esistente su Malpensa[18], e pertanto, al momento, non si possano far discendere conclusioni certe in merito alla stabilità di tale ingresso su dette rotte.

39. Con riferimento infine all'aeroporto di Orio al Serio si osserva che esso è situato a circa 45 km dalla città di Milano e a 5 km da Bergamo, e non è collegato con il capoluogo milanese con un servizio di trasporto terrestre rapido[19]. Pertanto l'aeroporto non sembra offrire una alternativa agli altri scali milanesi[20]. Con particolare riferimento ai collegamenti *point to point* domestici interessati dalla presente operazione si rileva come questi siano offerti solamente da My Air, mentre la rotta su Parigi è servita sull'aeroporto periferico di Parigi Beauvais da Ryanair. Entrambi gli operatori presentano una indubbia connotazione *low-cost*[21].

40. Alla luce dei dati di fatto sopra riportati e delle considerazioni da essi discendenti, si afferma che, con riferimento alle rotte domestiche oggetto di analisi nella presente operazione, gli aeroporti di Linate, Malpensa e Orio al Serio, sia dal punto di vista della domanda che dell'offerta, non possono essere considerati sostituibili, se non in misura assolutamente trascurabile e inidonea ad incidere sulla definizione del mercato.

41. Alitalia, nella memoria economica prodromica all'audizione finale, cerca di supportare una definizione del mercato rilevante che includa nello stesso mercato gli scali di Linate e Malpensa, mettendo in discussione i diversi costi di accessibilità dei due aeroporti. Al riguardo si sottolinea come la Parte pervenga a ridurre le differenze di prezzo, nonché di tempo, per accedere agli scali in questione, non considerando tuttavia la modalità di trasporto attraverso il servizio pubblico di taxi che, come noto, rappresenta la modalità di trasporto maggiormente utilizzata, soprattutto per gli spostamenti d'affari[22].

42. Inoltre, sempre al fine di pervenire ad una diversa definizione del mercato rilevante rispetto a quella prospettata dall'Autorità nel provvedimento di avvio dell'istruttoria, Alitalia utilizza i dati raccolti da Nielsen per conto dell'Autorità nel caso I/532 del 2003 relativo alla valutazione dell'accordo di *code sharing* fra Alitalia e Volare, al fine di effettuare uno SSNIP test, che, come è noto rappresenta una delle tecniche utili a pervenire alla definizione di un mercato[23].

43. Premessa l'anomalia di utilizzare dati di un altro procedimento, relativo a tre anni prima, peraltro contestati dal TAR nella sopra richiamata sentenza, si rileva come tale esercizio sia condizionato da assunzioni decisamente peculiari.

In primo luogo l'utilizzo di una variazione di prezzo pari al 15%, come quella prospettata nel *market test* del 2003, maggiore rispetto alla soglie standard del 5% e del 10%, contribuisce a sovrastimare il tasso di sostituzione tra i due aeroporti per gli intervistati.

In secondo luogo, l'uso dei dati (puntuali) relativi al 2003 appare giustificato solo a fronte dell'assunzione di una funzione di domanda ad elasticità costante stabile nel tempo: solo così le variazioni di prezzo (certamente intervenute tra il 2003 ed oggi) non influenzano l'analisi.

44. In terzo luogo – e si tratta di un punto cruciale – l'indagine Nielsen riguardava il comportamento dei passeggeri a Linate non a fronte di una riduzione di prezzo a Linate, ma a fronte di una riduzione di prezzo a Malpensa; in altri termini, il quesito posto dalla Nielsen permette di ricavare informazioni sulla variazione della domanda a Linate a fronte di una variazione di prezzo a Malpensa, cioè sull'elasticità incrociata. Tale elasticità non è quella rilevante per il test del monopolista ipotetico, che si basa invece sull'elasticità diretta, cioè sulla risposta dei passeggeri di Linate ad un aumento del prezzo di Linate. Se è vero che ad una maggiore elasticità incrociata corrisponde una maggiore elasticità diretta, occorre anche ricordare che l'elasticità incrociata va ponderata con la quota di mercato del bene cui si riferisce: un bene con elasticità

---

[17] *[Cfr. doc. 3.62 Verbale di Audizione Air One e doc. 3.63 Verbale di Audizione Meridiana.]*

[18] *[Sebbene Easy Jet rappresenti un vettore di tipo low-cost e non sia organizzato in un'ottica hub and spoke con gestione di traffico in prosecuzione, i numerosi collegamenti da Malpensa sono comunque indicativi di una concentrazione di traffico sulla base operativa rappresentata dall'aeroporto. Tali collegamenti riguardano le città di Parigi, Londra, Dortmund, Berlino, Atene, Madrid, Lisbona, Malaga, Ibiza.]*

[19] *[I collegamenti diretti con Milano sono esclusivamente via gomma (taxi o autobus) e non esiste un collegamento ferroviario diretto (ma un mero servizio di autobus per la stazione ferroviaria di Bergamo).]*

[20] *[Tale affermazione appare supportata sia dalle risposte delle agenzie di viaggio che attribuiscono una quota inferiore al 5% ai biglietti venduti da/per Orio al Serio, nonché dalle dichiarazioni dei concorrenti in sede di audizione finale (Cfr. doc. 4.105, in particolare intervento di Air One).]*

[21] *[La stessa Alitalia operava sino alla stagione Winter 2005-2006 il solo collegamento Fiumicino-Bergamo con finalità di feederaggio sull'hub romano, collegamento attualmente non previsto dall'orario della stagione Summer 06.]*

[22] *[Cfr. doc. 4.94 memoria Alitalia.]*

[23] *[Cfr. Comunicazione della Commissione sulla "Definizione del mercato rilevante ai fini dell'applicazione del diritto comunitario in materia di concorrenza" 97/CE –372/03.]*

incrociata elevata e quota di mercato piccola – rispetto a quella del bene nei confronti del quale è condotto il test – ha solo un modesto impatto; questo è proprio il caso di Malpensa, la cui domanda conta il 20% circa del totale passeggeri trasportati da/per Malpensa e Linate. In questo senso, quindi, il test condotto non è quello corretto e sovrastima l'elasticità diretta effettiva della domanda.

45. Da ultimo appare discutibile il riferimento all'individuazione di un margine di contribuzione per passeggero compreso fra il 70% e il 100% del valore del biglietto, margine che viene calcolato rispetto al costo marginale del singolo passeggero. Tale assunzione comporta che tutto o buona parte del ricavo del biglietto sarebbe da considerarsi utile per il vettore aereo, arrivando al paradosso di considerare profittevoli anche voli con un *load factor* molto basso.

46. In realtà, per un'industria caratterizzata da alti costi fissi come quella del trasporto aereo di linea, assume rilievo nelle valutazioni di profittabilità dell'attività, la discontinuità dei costi a livello di volo o di frequenza e non di passeggero. Ciò al fine di identificare le soglie di contribuzione ai costi fissi. Qualora si utilizzasse il costo marginale per volo risulterebbero valori del margine inferiori a quelli utilizzati dalle Parti, cui corrisponde una soglia di sostituzione per la definizione di un mercato rilevante distinto per Linate più elevata di quella individuata dalle Parti. Tenuto conto che la riduzione di domanda considerata dalle Parti non è quella corretta ai fini dell'analisi della *critical loss*, le effettive reazioni dei consumatori ad un aumento del prezzo potrebbero ragionevolmente risultare inferiori a tale soglia, confermando l'ipotesi di un mercato distinto per Linate. Tali argomenti, quindi, non sono idonei a supportare la definizione del mercato rilevante sostenuta da Alitalia.

Nell'appendice economica allegata al presente provvedimento si dà conto, in maniera più diffusa, di quanto sopra.

47. Per quanto concerne le rotte comunitarie, gli elementi emersi nel corso dell'istruttoria fanno propendere, a differenza di quanto sostenuto con riferimento alle rotte domestiche, per una sostituibilità degli aeroporti di Linate e Malpensa relativamente più elevata sia dal lato della domanda che dal lato dell'offerta. Rilevano in particolare le diverse caratteristiche degli spostamenti internazionali, che raramente si esauriscono nell'arco della giornata, rendendo meno influenti le peggiori condizioni di accessibilità allo scalo di Malpensa. Rileva quanto sostenuto da Air One in audizione finale secondo cui, solo sulle rotte comunitarie da e per Malpensa sono disponibili classi tariffarie basse, mentre le classi più flessibili e costose caratterizzano l'offerta da/per Linate[24]. Tale circostanza appare evidenziare come Alitalia e i partner di Sky Team, ovvero le compagnie aeree che volano sulle stesse destinazioni sia da Malpensa che da Linate, utilizzino la leva del prezzo per ripartire la clientela fra i due scali[25].

In questo contesto, appare importante sottolineare come, a differenza di quanto accade sulle rotte nazionali, l'offerta di voli da Malpensa su destinazioni comunitarie appaia, nel complesso, più ampia, in termini di numero di destinazioni e di frequenze, rispetto a quella di Linate.

Da ultimo, una conferma fattuale per l'individuazione di un mercato rilevante Milano-Parigi che tiene conto delle *catchment area* degli aeroporti di Linate e Malpensa, discende dalla circostanza per cui i biglietti venduti da Milano per destinazioni comunitarie sono ripartiti in maniera sostanzialmente equivalente tra gli scali di Malpensa e Linate[26].

La sostituibilità fra gli aeroporti dell'area parigina

48. Per quanto concerne gli aeroporti di Parigi si fa presente che l'aeroporto di Charles de Gaulle e quello di Orly sono caratterizzati da una relativa vicinanza alla capitale francese (pari rispettivamente a 23 km e 14 km) e dalla circostanza di essere collegati a Parigi attraverso il servizio ferroviario e, per quanto riguarda Charles de Gaulle, direttamente con la RER.

Sebbene l'aeroporto di Charles de Gaulle costituisca l'*hub* di Air France, veicola comunque un enorme traffico *point-to-point*, che si ripartisce fra quest'ultimo e Orly anche sulla base di criteri geografici.

Al contrario, l'aeroporto di Beauvais si trova ad una notevole distanza da Parigi, percorribile in circa un'ora in autostrada, ed è collegato alla capitale con servizi di autobus e con un limitato servizio ferroviario, con partenze piuttosto diradate nella giornata. Inoltre l'aeroporto è esclusivamente servito da compagnie *low-cost*.

49. Sulla base di quanto precede, emerge che per la rotta Milano-Parigi gli aeroporti di Charles De Gaulle e Orly siano fra loro sostituibili, mentre sia pacifico, allo stato, non riconoscere la sostituibilità fra tali scali e l'aeroporto di Beauvais.

---

[24] *[Cfr. Air One verbale audizione finale doc. 4.105.]*

[25] *[Tale evidenza viene documentata nella memoria economica di Air One (doc. 4.108) in cui si sottolinea come Alitalia renda disponibili classi tariffarie scontate sulle rotte comunitarie che originano da Malpensa e non su quelle verso le medesime destinazioni originate da Linate.]*

[26] *[Cfr. doc. 3.66 (Cisalpina), doc. 3.67 (Polo Viaggi), doc. 3.65 (Ventura) e doc. 3.77 (Carlson Wagon Lit), che identificano tale percentuale, all'incirca in un 60% a favore di Malpensa. UVET (doc. 3.85), che pure conferma tale dato rispetto al totale delle rotte comunitarie, estrapola il dato relativo alla rotta Milano-Parigi, rispetto alla quale la percentuale dei biglietti venduti da/per Linate è il 53% a fronte del 43% da/per Malpensa e del 4% da/per Orio al Serio.]*

La sostituibilità con altri mezzi di trasporto

50. Contrariamente a quanto ventilato da Alitalia nella memoria conclusiva[27], va esclusa, sulle rotte oggetto dell'operazione, la sostituibilità del trasporto aereo con altri mezzi di trasporto, considerata l'elevata distanza che separa i punti di origine e destinazione di ciascun collegamento interessato, i tempi di percorrenza e l'assenza, alla data attuale, di collegamenti ferroviari diretti ad alta velocità.

Individuazione dei mercati rilevanti in cui si riscontrano sovrapposizioni di quote fra le parti

51. Pertanto, ai fini della presente operazione, i mercati rilevanti, su cui si verifica una sovrapposizione di quote fra le parti, possono essere identificati con le seguenti rotte:
Linate-Bari
Linate-Brindisi
Linate-Napoli
Linate-Lamezia Terme
Linate-Catania
Linate-Palermo
Milano-Parigi.
52. Di seguito sono riportati i volumi di traffico registrati sulle rotte sopra identificate nel 2005.

Tabella 3 – passeggeri point to point trasportati sulle rotte infra-comunitarie oggetto dell'operazione

	Brindisi	**Bari**	**Catania**	**Napoli**	**Palermo**	**Lamezia**	**Parigi**
Pax 2005	[200.000-300.000]	[300.000–400.000]	[800.000-900.000]	[800.000-900.000]	[500.000-600.000]	[100.000-200.000]	[200.000 - 300.000]

Fonte: Dati forniti da Alitalia doc. 1.1

Segmentazione della domanda

53. La domanda di trasporto aereo viene solitamente distinta in due diverse tipologie di clientela *time sensitive* e *non time sensitive*[28].
54. I consumatori di tipo *time sensitive* sono quelli per i quali il bisogno sotteso al viaggio aereo deve essere soddisfatto con riferimento ad un preciso luogo e ad un determinato momento, per i quali il valore del tempo complessivo del viaggio, comprensivo dei collegamenti da e per l'aeroporto e delle soste di attesa prima dell'imbarco, impiegato per raggiungere la destinazione finale assume una particolare rilevanza rispetto al costo generalizzato dello spostamento. Tali consumatori sono pertanto particolarmente interessati alla vicinanza dell'aeroporto rispetto alla destinazione dello spostamento e alla flessibilità del servizio (in termini di orari, frequenze disponibili sulla rotta, possibilità di compiere il ritorno dello spostamento in giornata, fruibilità del biglietto in termini di cambio dell'orario rispetto alla prenotazione), mentre mostrano una minore elasticità rispetto al prezzo[29].
Una *proxy* di tale categoria è di solito rappresentata dalla clientela cosiddetta d'affari (*business*), anche se tale profilo di clientela non si sovrappone perfettamente alla categoria *time sensitive* (non è escluso che alcuni passeggeri che non viaggiano per motivi di affari possano essere ugualmente sensibili al tempo o, viceversa, che una parte della clientela *business* presti una crescente attenzione al fattore prezzo).
55. I consumatori di tipo *non time sensitive* evidenziano invece sensibilità diverse rispetto a prezzo e flessibilità del servizio. Per questa tipologia di clientela è la variabile prezzo ad essere determinante. Per contro sono tendenzialmente indifferenti alle condizioni di flessibilità dell'offerta, possono essere disposti ad acquistare il biglietto con largo anticipo, vincolandosi ad una specifica data e orario e possono prendere in considerazione rotte che originano da aeroporti limitrofi meno vicini alla destinazione finale dello spostamento se ciò consente loro di ottenere un prezzo particolarmente conveniente.
Tale profilo talvolta viene identificato con la cosiddetta clientela *leisure* o *price sensitive*, espressioni che, in questa sede vengono considerate come sostanzialmente equivalenti fra loro.

[27] *[Cfr. doc. 4.94 (Alitalia).]*
[28] *[Cfr. Commissione Europea. Fra gli altri il caso M3770 – Lufthansa/Swiss, M.2041 – United Airlines/US Airways; il caso JV.19 - KLM/Alitalia; il caso D2.38.479 British Airways/Iberia/GB Airways; il caso D2/38.284 Societè Air France/Alitalia; M3940 Lufthansa-Eurowings.]*
[29] *[A ciò si aggiunge peraltro una particolare forma di asimmetria, tale per cui il fruitore del viaggio spesso non coincide con il soggetto che ne sopporta i costi (ad es. l'azienda). Ciò favorisce comportamenti opportunistici volti a massimizzare il comfort, la qualità complessiva del viaggio ed i benefici dei programmi di fidelizzazione, indipendentemente dal relativo prezzo.]*

56. Le diverse caratteristiche delle due tipologie di clientela normalmente si individuano nei comportamenti di acquisto, così come espressi dalle diverse classi di prenotazione e dall'anticipo dell'acquisto rispetto alla data di fruizione del servizio.
Sebbene questo rappresenti l'orientamento maggioritario in questa materia, le risultanze istruttorie acquisite nel corso del procedimento evidenziano una evoluzione dei comportamenti dell'utenza che non rendono così netti i confini fra le due tipologie di clientela.
Questo tipo di connotazione, infatti, non è evidente nel caso di specie in cui i mercati interessati sono rappresentati dalle rotte da/per Linate.
Occorre considerare che, sebbene l'aeroporto di Milano Linate, in quanto *city airport*, sia interessato prevalentemente da una mobilità riconducibile ad esigenze lavorative, quest'ultima manifesta una sempre maggiore sensibilità al fattore prezzo anche a scapito di alcuni gradi di flessibilità, con al più l'eccezione delle fasce manageriali delle grandi imprese e delle società di consulenza che viaggiano a tariffa *full flexible* (Y)[30].
57. Proprio per rispondere alle sempre più diffuse esigenze di un'utenza affari attenta alle condizioni commerciali, i vettori aerei hanno predisposto una serie di classi tariffarie che possono riprodurre una flessibilità paragonabile a quella della tariffa Y a fronte del pagamento di una penale di ammontare comunque contenuto rispetto al costo complessivo del biglietto. Peraltro, le stesse grandi imprese, in virtù dei rilevanti volumi di biglietteria aerea acquistata, sono talvolta beneficiarie di tariffe specifiche e personalizzate che, pur mantenendo il riferimento al codice della classe di prenotazione standard (Y, B, M ecc), identificano in realtà condizioni e prezzi assolutamente *ad hoc*[31].
Va inoltre rilevato che le stesse classi tariffarie non sono di per sé indicative del costo sostenuto dall'utente, in quanto è sempre più diffusa la stipula di convenzioni o l'acquisto di carnet che consentono di beneficiare di uno sconto più o meno significativo rispetto alla relativa classe di prenotazione[32].
58. Quanto sopra dimostra la non immediata evidenza della distinzione, con esplicito riferimento al bacino di utenza di Linate, tra il segmento classicamente definito *time sensitive* da quello *price sensitive*, soprattutto con riferimento alle rotte interessate alla presente operazione, in cui è prevalente l'aspetto della destinazione finale[33] e il profilo di utenza "affari", ampiamente rappresentativa della mobilità aerea, tiene in larga misura conto del fattore prezzo. Pertanto tali segmenti, ai fini della presente operazione, in cui l'oggetto principale è l'acquisizione da parte di Alitalia della disponibilità di *slot* sull'aeroporto di Linate, anche dal punto di vista dell'offerta, non costituiscono differenti mercati del prodotto.
59. Non appare infatti possibile identificare un'offerta da Linate esclusivamente dedicata alla clientela *price sensitive*. Ciò in considerazione della limitazione regolamentare, di cui ai c.d. decreti Bersani, su cui *infra*, del numero delle frequenze operabili da ciascun vettore sulle singole destinazioni, e del conseguente valore rappresentato dalla disponibilità di *slot* su tale aeroporto.
Pertanto, il confronto concorrenziale tra le compagnie aeree da Linate non può non riferirsi che alla clientela nella sua totalità, in quanto è incentrata sullo sfruttamento commerciale delle scarse frequenze a disposizione, a prescindere dall'eventuale segmentazione della domanda.
60. In conclusione, si osserva che, dal momento che l'operazione notificata appare suscettibile di incidere sulle condizioni di concorrenza sulle rotte da/per Linate, avendo un impatto strutturale sui rapporti fra vettori, l'individuazione di un unico mercato che ricomprende tutta la clientela da/per Linate, appare maggiormente idoneo a cogliere gli effetti dell'operazione dal punto di vista dell'analisi antitrust.

La specificità dell'aeroporto di Linate

61. Con specifico riferimento alle rotte che interessano Linate, si sottolinea che tale aeroporto è caratterizzato da una situazione di congestione in ragione dell'eccesso di domanda che si verifica in relazione a diverse fasce orarie giornaliere[34]. Ciò ha comportato il conseguente contingentamento degli *slot*, che vengono assegnati ai vettori da Assoclearance, ente a ciò preposto, sulla base delle richieste degli

[30] *[Cfr. doc. 3.63 Verbale di Audizione Meridiana.]*
[31] *[Cfr. doc. 3.66 (Cisalpina), doc. 3.67 (Polo Viaggi), doc. 3.65 (Ventura). Il doc. 3.77 (Carlson Wagon Lit) specifica inoltre che solo il 28% della clientela corporate viaggia con tariffe "full fare" (tariffe pienamente flessibili), mentre il restante 72% utilizza tariffe "corporate restricted (tariffe aziendali soggette ad alcune limitazioni nella fruibilità).]*
[32] *[Pertanto, alla luce di tali evidenze, il tentativo, svolto in sede di provvedimento di avvio di istruttoria, di segmentare la domanda sulla base delle classi di prenotazione appare assolutamente teorico e non rispondente alla realtà dei fatti e non viene di seguito riprodotto.]*
[33] *[Cfr. doc. 4.108 Memoria Air One che parla di una "segmentazione della domanda di tipo geografico che si sovrappone alla segmentazione generata dalle due diverse tipologie di clientela time e non time sensitive".]*
[34] *[Tale scalo rappresenta il terzo aeroporto in Italia in termini di volumi di passeggeri, dopo gli hub di Fiumicino e Malpensa, costituendo il principale attrattore di traffico terminale, in particolare per la clientela che deve necessariamente recarsi nel capoluogo lombardo, fra cui una rilevante quota business che rappresenta la componente più profittevole per i vettori.]*

operatori, dei vincoli imposti dalla normativa di settore[35], tenendo conto in ogni caso dei diritti di *grandfather* esistenti[36].

62. La capacità massima della pista di Linate, ai sensi della vigente regolamentazione, è di 18 movimenti all'ora per i voli di linea. Considerato che in un giorno feriale esemplificativo vengono operati più di 290 movimenti di traffico di linea (al netto dei voli esercitati in regime di continuità territoriale e del traffico merci e di riposizionamento), emerge che, su una fascia oraria commercialmente utile e compresa tra le ore 05.00 e le ore 23.00, i movimenti orari sono pari a circa 17, ovvero saturano quasi già di per sé la soglia massima di movimentazione[37].

Pertanto allo stato attuale sull'aeroporto di Linate non vi è alcuna disponibilità di *slot* liberi per l'ingresso di nuovi operatori o per l'apertura di nuove rotte. La stessa Assoclearance esplicitamente definisce "*saturo*" l'aeroporto di Linate, riconoscendo "*esigue disponibilità nei soli giorni di sabato e domenica*", a differenza di quanto avviene negli altri aeroporti coordinati[38]. Tale livello di saturazione e la conseguente indisponibilità di *slot* sono circostanze note ai vettori tanto da comportare il progressivo estinguersi della lista di attesa relativa all'assegnazione degli *slot* che dovessero rendersi liberi[39].

63. Oltre alla necessità di un coordinamento di *clearance* aeroportuale a motivo della congestione del traffico, situazione che accomuna, sebbene in misura minore, diversi aeroporti italiani, Linate si contraddistingue per essere oggetto di una specifica normativa che regola il numero massimo di frequenze che un vettore è abilitato a servire su specifiche rotte operabili dallo scalo. Tale regolamentazione, volta all'organizzazione dei voli da e per Linate, è funzionale alla ripartizione del traffico tra Linate e Malpensa e tiene conto dei vincoli di capacità di Linate in ragione del suddetto livello di saturazione.

64. Ai sensi di quanto stabilito dall'articolo 1 del D.M. 5 gennaio 2001 "*il limite di frequenze viene identificato nell'uso di due bande orarie (una di andata e una di ritorno) per vettore, per scali con traffico compreso tra 350.000 unità e 700.000 unità, di quattro bande orarie per vettore, per scali con traffico compreso tra 700.000 unità e 1.400.000 unità, di sei bande orarie per vettore, per scali con traffico compreso tra 1.400.000 unità e 2.800.000 unità. Non è invece previsto alcun limite per i collegamenti con sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico superiore a 2.800.000 unità*. [N.B. In Italia l'unica rotta che raggiunge questo numero di passeggeri è la Linate-Fiumicino].

L'articolo 1, al comma 2, prevede inoltre che i vettori possano effettuare sullo scalo di Linate un servizio di andata e ritorno giornaliero con l'uso di due bande orarie per scali ubicati nelle regioni dell'obiettivo 1 o in città capitali di Stati Membri dell'Unione Europea che abbiano registrato nel sistema aeroportuale di Milano, nel 1999, un traffico inferiore a 350.000 unità.

E' in ogni caso consentito ai vettori di effettuare sullo scalo di Linate collegamenti aerei avvalendosi di quattro bande orarie per scali "Hub" dell'Unione Europea che abbiano sviluppato, nel corso del 1999, un traffico superiore a 40 milioni di unità".

65. Tale normativa intendeva contemperare l'esigenza di gestire razionalmente la scarsità di bande orarie disponibili con quella di garantire, stabilendo la massima frequenza per vettore per rotta, al maggior numero possibile di operatori l'opportunità di volare da un *city-airport* così importante come quello di Linate.

66. Le modalità di applicazione della normativa hanno tuttavia comportato un "effetto moltiplicativo" di assegnazione delle bande orarie a vantaggio delle compagnie aeree articolate in gruppi societari. Infatti, il numero massimo di *slot* per soggetto è attribuito sulla base delle licenze detenute, per cui se un vettore detiene più licenze può essere assegnatario di più coppie di *slot* sulla stessa rotta. In altri termini, le modalità di assegnazione degli *slot*, che sono state peraltro oggetto di segnalazione da parte dell'Autorità[40], hanno determinato una sommatoria degli *slot* a disposizione di Alitalia e Volare, entrambe articolate in gruppi societari che detengono più di una licenza[41].

67. La finalità del decreto di garantire la presenza di più operatori sulle singole rotte risulta oggi inapplicabile anche a seguito della costituzione di alleanze tra operatori che consentono, grazie agli accordi

---

[35] *[Regolamento CE n° 793/2004.]*

[36] *[Cfr. Segnalazione dell'Autorità AS 254 "Ripartizione del traffico aereo sul sistema aeroportuale di Milano" in Boll. 8/2003.]*

[37] *[Cfr. allegati a doc. 2.14. Le elaborazioni sono state effettuate su dati Assoclearance riferiti ad un giorno feriale della settimana 24-30 luglio 2006.]*

[38] *[Secondo la definizione di Aeroporto Coordinato all'art 2 del REG.793/2004 lettera "G", il Ministero dei Trasporti tramite l'ENAC classifica aeroporti coordinati - per i quali l'assegnazione preventiva dello slot da parte di Assoclearance è indispensabile - gli scali di Bergamo, Catania, Cagliari, Firenze, Lampedusa (stagione estiva), Milano Malpensa, Milano Linate, Napoli, Palermo, Pantelleria (stagione estiva), Roma Ciampino, Roma Fiumicino, Torino, Venezia.]*

[39] *[Cfr. doc. n. 2.14, lettera Assoclearance del 28 aprile 2006.]*

[40] *[Cfr. Segnalazione dell'Autorità del 20 febbraio 2003, (AS254) - Ripartizione del traffico aereo sul sistema aeroportuale di Milano, in Boll. N. 8/2003.]*

[41] *[Alitalia attraverso i vettori Alitalia ed Alitalia Express, Volare con i vettori Volare Airlines ed Air Europe.]*

di *code sharing*, di integrare l'offerta di un vettore con il *network* dei partner e di commercializzare biglietti su voli operati da questi ultimi, utilizzando gli *slot* a loro assegnati[42].

68. La tabella che segue illustra la situazione dell'assegnazione degli *slot* relativi al trasporto passeggeri di linea, per un giorno feriale medio della settimana dal 24 al 30 luglio della stagione *Summer* 2006, sull'aeroporto di Linate, evidenziando gli *slot* detenuti da Alitalia (sigle AZ e XM) e dal gruppo Volare (sigla VA)[43].

Tabella 4 - slot detenuti dai singoli vettori sulle rotte da Linate (giorno feriale della settimana 24-30 luglio 2006).

	AZ	XM	VA	AF	AP	IG	E8	IV	LH	altri	totali
amsterdam	2									2	4
barcellona	2									2	4
stoccolma										2	2
atene										4	4
bruxelles	2									2	4
parigi_Orly/Cdg	4	4	4	4						2	18
copenhagen										2	2
dublino										2	2
francoforte	4								4	2	10
londra_LHR/LGW	6	4								16	26
lisbona										2	2
madrid	2	2								2	6
vienna										2	2
brindisi	2		4		2					2	10
bari	2	2	4		2		2			2	14
catania	4	4	4		4	4		2			22
Roma_FCO	66				34						100
napoli	4	4	4		4	4			4		24
palermo	2	2	2		2	2		2	2	2	16
pescara					2					2	4
reggio-calabria	2	2			2						6
lamezia-terme	2	2	2		2						8
totali	**106**	**26**	**24**	**4**	**54**	**10**	**2**	**4**	**10**	**50**	**290**
%	**37 %**	**9 %**	**8 %**	**1 %**	**19 %**	**3 %**	**1 %**	**1 %**	**3 %**	**17 %**	**100 %**

Fonte: Assoclearance
Legenda codici vettori: AZ: Alitalia; XM: Alitalia Express; VA: Volare; AF: Air France; AP: Air One; IG: Meridiana; E8: Alpi Eagles; IV: Wind Jet; LH: Lufthansa.

69. Dalla tabella emerge quindi che Alitalia è attualmente assegnataria di circa il 46% degli *slot* totali disponibili sull'aeroporto di Linate per il trasporto di linea. A seguito dell'acquisizione di Volare, la stessa acquisisce la disponibilità del 54% del complesso degli *slot* utilizzabili. Tale percentuale è destinata a salire ulteriormente se si considerano i rapporti di cooperazione esistenti tra Alitalia ed altri vettori in termini di alleanze strategiche e soprattutto di accordi di *code sharing* (con Air France, KLM, SN Brussels, Alpi Eagles) che consentono di integrare la propria offerta con il network dei partner e di commercializzare biglietti su voli operati da questi ultimi, utilizzando gli *slot* a loro assegnati.

[42] *[Cfr. doc. 4.105, intervento Meridiana nell'audizione finale.]*
[43] *[Non sono stati considerati gli slot (circa una trentina al giorno) relativi al trasporto passeggeri sulle rotte soggette a oneri di servizio pubblico per la continuità territoriale (Olbia, Cagliari e Alghero), in quanto soggette a regolamentazione specifica, nonché quelli relativi a voli cargo, merci e di posizionamento.]*

70. In ragione della specificità della regolamentazione, gli *slot* sull'aeroporto di Linate costituiscono una risorsa estremamente scarsa che configura il principale *asset* di accesso ai mercati per i vettori che intendono operare dal *city airport* milanese. Il quadro normativo e la conseguente distribuzione degli *slot* rappresentano sicuramente una rilevante barriera amministrativa all'entrata sull'aeroporto di Linate per operatori attualmente non presenti, ma anche un limite alla possibilità di crescita per i vettori già presenti, a meno di crescita esterna.
In un siffatto contesto, la concentrazione di un gran numero di *slot* in capo ad un unico soggetto, situazione amplificata dall'applicazione data alla norma che favorisce la distinzione di diversi vettori all'interno dello stesso gruppo, impedisce di fatto l'ingresso di nuovi operatori, limitando significativamente la contendibilità delle rotte in partenza dall'aeroporto di Linate[44].
71. La coppia di diritti di atterraggio e decollo assegnata su una data rotta non presenta peraltro un vincolo di destinazione rigido, ma resta nella piena disponibilità dei singoli operatori, i quali possono decidere di utilizzare o meno i singoli *slot* da Linate sulla rotta designata o di modificarne la destinazione, a seconda dei calcoli di convenienza economica e delle strategie di competizione nei confronti dei concorrenti. Tale disponibilità trova limitazione esclusivamente nei vincoli previsti dal cd. decreto Bersani, in ordine al numero massimo di frequenze attivabili su destinazioni individuate (di fatto i collegamenti con le regioni meridionali)[45].

Rotte intercontinentali

72. L'operazione in esame, in ragione dei collegamenti effettuati da Volare (a mezzo del vettore Air Europe), interessa anche alcune rotte intercontinentali di linea che hanno come destinazione La Havana e Mauritius[46].
Al riguardo si osserva che per il trasporto di linea passeggeri su rotte intercontinentali si possono individuare una serie di mercati del prodotto distinti, definiti sostanzialmente dai singoli collegamenti *point-to-point,* intesi come "coppie" di città o di aeroporti, o più precisamente tra i rispettivi bacini di utenza (*catchment area*), che costituiscono il punto di partenza e di arrivo della rotta, ovvero dai fasci di rotte che risultano sostituibili dal punto di vista del consumatore.
73. Il trasporto di linea passeggeri su rotte extra-comunitarie è disciplinato da accordi bilaterali fra l'Italia e i Paesi di destinazione. Sebbene sia in corso un lento processo di revisione degli accordi bilaterali, il numero di vettori nazionali che possono operare sulle rotte internazionali, è, di norma, stabilito da tali accordi, al pari dell'individuazione degli aeroporti e delle frequenze dei voli. Gli accordi spesso prevedono la designazione di un solo vettore per parte, sovente in ragione della presenza in tali Paesi di una sola compagnia di bandiera[47]. Tuttavia, una concorrenza sempre più rilevante può venir esercitata da vettori di Paesi terzi che raggiungono le stesse destinazioni effettuando il "feederaggio" fra l'Italia e il rispettivo aeroporto *hub*, il che contribuisce ad estendere in maniera considerevole il numero di rotte da e per destinazioni intercontinentali.

Il servizio di trasporto charter di passeggeri

74. Un altro mercato interessato dall'operazione è quello del trasporto aereo *charter* costituito dal fascio di rotte, nazionali e internazionali, a medio/lungo raggio, da e per l'Italia. La domanda dei voli *charter* è espressa prevalentemente da operatori turistici (*tour operator*) che operano a livello nazionale e che richiedono ai vettori aerei un numero minimo di posti relativi a diversi collegamenti *charter*. Successivamente, tali posti vengono venduti all'interno di singoli "pacchetti di viaggio". La diffusione della commercializzazione via internet sta incrementando le possibilità di acquisto diretto da parte del passeggero dalla compagnia aerea.
Si segnalano elevate differenze tra i voli di linea e quelli *charter*, sia in termini di prezzi, che nel grado di flessibilità in termini di spostamento degli orari e dei giorni di partenza.
Il mercato del trasporto aereo *charter* non presenta particolari barriere all'entrata né di carattere economico, né di tipo amministrativo; non esistono, infatti, limitazioni al numero di operatori e/o di voli nei servizi *charter* tra l'Italia e gli altri Paesi. Difatti, tale tipo di voli non rientra negli accordi bilaterali che, invece, possono disciplinare i voli di linea fra due Stati. L'attività *charter* è soggetta solo a specifica autorizzazione delle competenti autorità.
Per quanto attiene a questo mercato, la dimensione geografica dello stesso può essere considerata nazionale: infatti, la domanda è rappresentata ancora in via prevalente da *tour operator* che operano a

[44] *[Tale affermazione risulta confermata dalle dichiarazioni di Air One e Meridiana in sede di audizione finale.]*
[45] *[Cfr. doc. 3.68 Verbale Assoclearance.]*
[46] *[Segnatamente i collegamenti: Malpensa - La Havana; Malpensa – Mauritius; Fiumicino – Mauritius.]*
[47] *[Cfr. C5829 Livingston Aviation Group/Lauda Air, in Boll. 16-17/2003.]*

livello nazionale e richiedono ai vettori aerei posti o voli relativi a diversi collegamenti *charter* con partenza dal territorio nazionale[48].

75. Nel caso di specie si fa presente che, in ragione dei collegamenti al momento serviti da Volare i mercati di trasporto *charter* interessati dalla presente operazione sono costituiti dalle seguenti rotte:

Milano-Sharm El Sheik
Milano-Mars Alam
Milano-Zanzibar
Roma-Zanzibar.

V. ARGOMENTAZIONI DELLE PARTI

76. Nel corso dell'istruttoria Alitalia ha rappresentato come la finalità dell'operazione sia quella di avvalersi di un'entità caratterizzata da una struttura dei costi efficiente ed adeguata per competere nel mercato *leisure/price sensitive*, arricchendo così la propria offerta commerciale in un'ottica di complementarietà con l'organizzazione tradizionale del vettore e rispondendo alla sempre maggiore concorrenza dei vettori *low-cost*.[49]

77. Alitalia ha inoltre evidenziato come l'analisi prospettata dall'Autorità nel provvedimento di avvio e dagli Uffici nella Comunicazione delle risultanze istruttorie si discosti su alcuni punti in maniera rilevante dalla consolidata giurisprudenza nazionale e comunitaria in materia di trasporto aereo.

Con particolare riferimento alla definizione del mercato, Alitalia, come già evidenziato, ha ricordato che in numerosi precedenti comunitari e nazionali gli scali di Malpensa e Linate sono stati considerati far parte del medesimo mercato rilevante[50].

Su questo punto sia Meridiana che Air One hanno sottolineato la specificità di Linate che costituisce un distinto mercato del prodotto, evidenziando come esse, nonché la stessa Volare, abbiano cessato i collegamenti da/per Malpensa per il traffico *point to point* , in quanto non remunerativi[51].

78. Secondo Alitalia, anche con riferimento alla struttura della domanda, la giurisprudenza consolidata, a differenza di quanto sostenuto dagli Uffici in particolare in sede di audizione finale, individua due distinti mercati del prodotto tra clientela *time e price sensitive.* Data questa distinzione, l'operazione darebbe luogo ad una quanto mai esigua sovrapposizione tra le quote delle parti, dal momento che Volare detiene circa l'1% sul mercato dei passeggeri *time sensitive*, sulle rotte da/per Linate. Peraltro Alitalia sottolinea che in relazione ai passeggeri *time sensitive* la quota di Air One sulle rotte interessate sarebbe superiore a quella di Alitalia.

79. Con riguardo agli standard probatori utilizzati dagli Uffici nel documento delle Risultanze Istruttorie, Alitalia evidenzia che, ai sensi della giurisprudenza comunitaria e della recente decisione Lufthansa-Eurowings[52], le quote delle parti vanno valutate sulle singole rotte e non a livello complessivo di *network* da un aeroporto e che vengono condizionate solo le rotte su cui non vi è la presenza di un operatore alternativo, situazione molto più problematica di quella nel caso di specie in cui su tutte le rotte interessate vi è almeno un operatore concorrente, con quote di mercato rilevanti.

Pertanto, applicando la giurisprudenza Lufthansa-Eurowings al caso qui in oggetto sarebbe inaccettabile proibire o condizionare l'operazione.

Sia Air One che Meridiana hanno sottolineato le radicali differenze di quel caso rispetto all'operazione in esame, in considerazione anche della specificità dell'aeroporto di Linate su cui l'operazione viene ad incidere.

80. Per quanto concerne il ragionamento seguito dagli Uffici, relativo all'aumento del numero degli *slot* disponibili per Alitalia, quest'ultima sottolinea come tale approccio venga seguito dalla Commissione CE solo in presenza di quote di mercato particolarmente significative e che rasentano situazioni di monopolio.

81. Inoltre, Alitalia contesta la valutazione degli Uffici relativa alla problematicità antitrust dell'operazione, problematicità che permarrebbe sia nel caso in cui Alitalia riallochi strategicamente gli *slot*, sia nel caso in cui mantenga le attuali destinazioni. Infatti, gli eventuali comportamenti di Alitalia relativi alla riallocazione degli *slot*, dovrebbero essere perseguiti, ove limitassero la concorrenza, attraverso strumenti diversi dal controllo delle concentrazioni, utilizzando semmai l'articolo 82 Trattato UE.

82. Gli intervenienti, in particolare in sede di audizione finale, hanno sostenuto che il caso in esame costituisce una fattispecie esemplare di concentrazione da vietare ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 287/90, stante la sua restrittività, in termini di accrescimento di potere di mercato e autonomia di

[48] *[Cfr. C6307 - New Holding for Tourism/Neos, in Boll. 5/04.]*
[49] *[Cfr. all.9.15 doc. 2.16]*
[50] *[Cfr. tra gli altri doc. 4.94.]*
[51] *[Cfr. verbali di audizione Air One e Meridiana, doc. 3.62, doc. 3.63.]*
[52] *[Decisione della Commissione del 22 dicembre 2005, caso M.3940.]*

comportamento volta a marginalizzare i concorrenti dal mercato, e l'impossibilità di rimuoverne gli effetti pregiudizievoli della concorrenza attraverso l'adozione di rimedi e condizioni[53].

83. In questa prospettiva, Air One, ha più volte sottolineato nel corso dell'istruttoria, la circostanza per cui la società oggetto di acquisizione sia un soggetto in Amministrazione Straordinaria, rispetto al quale vigono obblighi inderogabili di mantenimento dell'attività produttiva e di tutela del personale dipendente. L'eventuale adozione di rimedi strutturali per condizionare l'operazione si porrebbe in conflitto con i termini della gara e con una serie di obbligazioni, anche di carattere pubblico, non disponibili per le parti, sicché tali eventuali rimedi rischierebbero di essere annullati dal TAR e conseguentemente vanificati[54].

84. Il Gruppo Volare in Amministrazione Straordinaria è intervenuto nel corso dell'istruttoria solo per precisare che tutti gli oneri attinenti alla procedura antitrust riguardano, come previsto nel bando di gara e nel successivo contratto, la società aggiudicataria della stessa[55].

VI. VALUTAZIONE DELLA CONCENTRAZIONE

Effetti dell'operazione

85. La presente valutazione tiene conto in primo luogo degli effetti orizzontali sulle singole rotte su cui si osserva una sovrapposizione, nonché, in un'ottica di valutazione prospettica, degli eventuali ulteriori effetti sulla concorrenza derivanti dall'incremento di potere di mercato per Alitalia sull'aeroporto di Linate - aeroporto strategico e sostanzialmente chiuso ai nuovi entranti, visto il livello di congestione del traffico e l'attuale assetto regolamentare -, a seguito dell'acquisizione della disponibilità degli *slot* assegnati a Volare.

Gli effetti dell'operazione sul mercato del trasporto passeggeri charter

86. Per quanto attiene al mercato del trasporto *charter* di passeggeri su rotte internazionali a lungo raggio, si osserva come siano presenti numerosi concorrenti specializzati in questo mercato, alcuni dei quali ne detengono quote significative (Livingstone, Eurofly S.p.A., Blue Panorama Airlines S.p.A.). In questo contesto, la quota di mercato di Volare è pari a circa il [0%-10%], mentre quella di Alitalia può essere stimata in circa il [0%-10%].

Come già affermato nel provvedimento di avvio della presente istruttoria, l'operazione in esame non sembra quindi idonea, in ragione della marginalità delle quote detenute dalle parti, a modificare gli assetti concorrenziali nel mercato interessato.

Gli effetti dell'operazione sul mercato del trasporto passeggeri di linea su tratte intercontinentali

87. Sulle rotte intercontinentali interessate dall'operazione, in partenza da Milano e con destinazioni Mauritius e l'Havana e in partenza da Roma con destinazione Mauritius, la quota imputabile a Volare è piuttosto contenuta, mentre Alitalia, sulla base dei dati forniti dalla stessa, detiene una quota pari al [0%-10%].

Anche su tali mercati, in considerazione della crescente concorrenza esercitata da altri vettori che raggiungono le stesse destinazioni effettuando il "feederaggio" fra l'Italia e il rispettivo aeroporto *hub*, e la quota sostanzialmente limitata detenuta dalle parti a seguito dell'operazione, quest'ultima non appare idonea ad alterare gli assetti concorrenziali pre-esistenti.

Gli effetti dell'operazione sul mercato del trasporto passeggeri di linea su tratte infracomunitarie

Rotte domestiche

88. Su alcune delle sei rotte domestiche sulle quali si registra una sovrapposizione tra le quote detenute dalle Parti, segnatamente Linate-Bari, Linate-Brindisi, Linate-Napoli, Linate-Lamezia Terme, Linate-Palermo, Linate-Catania, si verifica il rafforzamento o la costituzione di una posizione dominante di Alitalia.

89. Tale accertamento si fonda sull'analisi delle quote di mercato, calcolate sulla base del numero di passeggeri trasportati, nonché sulla base delle frequenze esprimibili sul numero totale di collegamenti operati su quella destinazione.

90. Di seguito si riporta la tabella sulle quote di mercato sui passeggeri trasportati.

Tabella 5 - Quote di mercato 2005 dei vettori sulle rotta da Linate per il Sud

	Brindisi	Bari	Catania	Napoli	Palermo	Lamezia

[53] *[Cfr. doc.4.105.]*
[54] *[Cfr. Air One, da ultimo memoria del 30 giugno 2006, doc. 4.108.]*
[55] *[Cfr. Verbale audizione finale doc. 4.105.]*

Alitalia	*[20%-25%]*	*[30%-35%]*	*[30%-35%]*	*[35%-40%]*	*[40%-45%]*	*[55%-60%]*
Volare	*[30%-35%]*	*[15%-20%]*	*[5%-10%]*	*[5%-10%]*	*[0%-5%]*	*[5%-10%]*
Alitalia + Volare	***[55%-60%]***	***[45%-50%]***	***[40%-45%]***	***[40%-45%]***	***[45%-50%]***	***[60%-65%]***
Air One	*[40%-45%]*	*[40%-45%]*	*[20%-25%]*	*[30%-35%]*	*[20%-25%]*	*[35%-40%]*
Meridiana			*[15%-20%]*	*[15%-20%]*	*[10%-15%]*	
Wind Jet			*[15%-20%]*		*[10%-15%]*	
Alpi Eagles		*[5%-10%]*		*[5%-10%]*		
Lufthansa		*[0%-5%]*		*[5%-10%]*	*[0%-5%]*	

Fonte: dati forniti dalle parti

91. Si fa peraltro presente che le quote calcolate sul trasportato annuale sottostimano il trasportato di Volare che non ha operato per una buona parte del 2005 a seguito della menzionata sospensione della licenza. Laddove si tenesse conto solamente del periodo di attività di Volare (corrispondente a circa il secondo semestre del 2005), le quote di mercato risulterebbero significativamente più elevate.

92. Sulle rotte in partenza da Linate con destinazione Catania, Napoli e Palermo, l'acquisizione consente di incrementare in maniera non poco significativa la posizione di Alitalia che, già rappresentando il primo operatore, raggiungerà quote comprese fra il [40-50%] circa, sia pure in presenza di tre o quattro concorrenti, alcuni dei quali con quote significative[56].

93. Sulla rotta Linate-Bari, a seguito dell'operazione, Alitalia diventa il primo operatore con una quota di poco inferiore al [50-55%] a fronte di un incremento molto significativo, grazie alla quota detenuta da Volare. Peraltro la quota di mercato congiunta calcolata sul semestre di attività di Volare raggiungerebbe il [55-60%] circa. Il secondo operatore Air One ha una quota di poco superiore al [40%-45%] mentre gli altri due vettori che effettuano il collegamento hanno quote modeste.

94. Anche sulla rotta Linate-Brindisi l'incremento di quota di Alitalia (che era il terzo vettore dopo Air One e Volare) è particolarmente significativo, in quanto le consente di più che raddoppiare la quota detenuta che passa dal [20%-25%] al [55%-60%] circa. Analogamente la quota di mercato congiunta di Alitalia e Volare, calcolata sul secondo semestre 2005, risulterebbe pari a circa il [65-70%]. Su tale rotta l'unico operatore concorrente è Air One che detiene il restante [40-45%].

95. Con riferimento alla rotta Linate-Lamezia Terme, Alitalia, che rappresentava il primo operatore con il [55-60%] rafforza la propria posizione, raggiungendo una quota complessiva pari a oltre il [60-65%] (quota che, se calcolata sul semestre in cui Volare era effettivamente attivo su tale rotta, verrebbe a superare il [65-70%]). Anche su questa rotta l'unico concorrente è Air One che detiene il restante [35-40%].

96. Il mero valore del trasportato non è in ogni caso, da solo, indicativo dell'effettivo potere di mercato di un operatore. Ciò è tanto più vero in questo caso, in considerazione del fatto che nell'anno preso a riferimento (2005) la società acquisenda Volare versava in gravi difficoltà, che ne hanno determinato anche la sospensione della licenza e la conseguente interruzione delle attività, che, una volta riprese, non hanno potuto non risentire del periodo di sospensione, soprattutto in termini di perdita di attrazione commerciale del marchio.

Pertanto il relativo valore di trasportato sottostima la capacità di offerta della stessa, espressa principalmente del numero delle frequenze e dagli *slot,* che identificano l'*asset* il cui acquisto modifica in maniera strutturale il vantaggio competitivo per l'acquirente Alitalia.

97. In questo senso gli *slot* di Volare rappresentano un elemento cruciale in quanto, da una parte, costituiscono la *ratio* della decisione di acquisto di Alitalia, alla luce della scarsità degli stessi sull'aeroporto di Linate posto il vincolo normativo del numero massimo dei movimenti orari, nonché la limitazione al numero di frequenze massime operabili per le destinazioni domestiche; dall'altra, per la fungibilità del loro utilizzo[57], gli *slot* rappresentano il principale elemento di analisi ai fini di una valutazione prospettica, qual è quella che caratterizza le operazioni di concentrazione ai sensi della disciplina antitrust.

98. Questo approccio è peraltro condiviso dalla Commissione CE che, contrariamente a quanto sostenuto da Alitalia, nella stesura dei rimedi a margine delle recenti decisioni in materia di trasporto aereo, individua come soglia per l'applicazione di rimedi strutturali il controllo del 60% delle frequenze volate su una data rotta[58].

Una simile analisi implicitamente valorizza l'elemento delle frequenze come il vero indicatore del potere di mercato delle parti e il terreno su cui si esplicita il reale confronto concorrenziale.

[56] *[Si sottolinea che Air One e Lufthansa presentano delle frequenze in code-sharing.]*
[57] *[Cfr. doc. 3.68 Verbale di Audizione Assoclearance.]*
[58] *[Cfr. per tutti: decisione del 2004 D2/38.284 Societè Air France/Alitalia, in particolare §17.]*

Ciò a maggior ragione nel caso in cui i collegamenti interessati riguardano un aeroporto congestionato e regolamentato, come Linate, e il vettore oggetto di acquisizione nel corso dell'ultimo anno ha operato solo parzialmente.

99. In quest'ottica si devono valutare i dati relativi al numero di frequenze esprimibili dai diversi vettori che operano sulle rotte interessate dall'operazione, tenendo conto anche dei voli offerti in *code sharing* con operatori partner utilizzandone gli *slot* relativi[59].

La tabella 6 illustra la situazione dell'assegnazione degli *slot* relativi al trasporto passeggeri di linea, per un giorno feriale medio della settimana dal 24 al 30 luglio della stagione *Summer* 2006, sull'aeroporto di Linate, evidenziando gli *slot* detenuti da Alitalia e dal gruppo Volare.

Tabella 6 – incremento slot Alitalia sulle rotte da Linate su cui vi è sovrapposizione.

	AZ	VA	AZ-VA	E8	AP	LH	IG	IV	altri	totali	% az	% az-va
brindisi	2	4	**6**		2				2	10	**20%**	**60%**
bari	4	4	**8**	2[60]	2				2	14	**29%**	**71%**
catania	8	4	**12**		4		4	2		22	**36%**	**55%**
napoli	8	4	**12**		4	4	4			24	**33%**	**50%**
palermo	4	2	**6**		2	2	2	2	2[61]	16	**25%**	**50%**
lamezia-t.	4	2	**6**		2					8	**50%**	**75%**
tot. linate	132	24	**156**	2	54	10	10	4	54	290	**46%**	**57%**[62]

Fonte: Assoclearance
Legenda codici vettori: AZ: Alitalia; XM: Alitalia Express; VA: Volare; AF: Air France; AP: Air One; IG: Meridiana; E8: Alpi Eagles; IV: Wind Jet; LH: Lufthansa.

100. Dalla tabella emerge quindi che Alitalia è attualmente assegnataria di circa il 46% degli *slot* totali disponibili sull'aeroporto di Linate per il trasporto di linea. A seguito dell'acquisizione di Volare, la stessa acquisisce la disponibilità del 57% del complesso degli *slot* utilizzabili, considerando le frequenze allo stato esprimibili sulle rotte su cui vi è sovrapposizione anche in funzione degli accordi di *code sharing* con partner commerciali.

101. L'esame di questi dati, unitamente a quelli riportati nella tabella 5, fa emergere che su due rotte nazionali delle sei dove si ha sovrapposizione, e segnatamente Linate – Bari e Linate – Lamezia Terme, a seguito dell'operazione, si determinano:

– quote di mercato sui passeggeri trasportati pari o superiori al 50%[63];

– un incremento delle frequenze operate da Alitalia sino a quote significativamente superiori al 60% del totale[64].

Va ricordato come su tali rotte la capacità offerta dai concorrenti di Alitalia trova limiti significativi nelle previsioni del Decreto Bersani.

102. L'esame dell'operazione, tuttavia, non può esaurirsi nella valutazione degli effetti determinati dalla sovrapposizione delle quote di mercato delle parti, ma tiene conto anche delle implicazioni determinate dall'accresciuta disponibilità degli *slot*, che sono il vero oggetto dell'acquisizione, da parte di Alitalia, potenzialmente idonea a ridurre la disciplina concorrenziale esercitatile dai concorrenti effettivi e potenziali.

103. Il quadro normativo e la conseguente distribuzione degli *slot* rappresentano sicuramente una rilevante barriera amministrativa all'entrata sull'aeroporto di Linate per operatori attualmente non presenti,

[59] *[Cfr. doc. 3.73 Alitalia e doc. 3.76 Air One.]*
[60] *[Slot volato in Code sharing con Alitalia e, quindi, conteggiato nell'offerta esprimibile da Alitalia.]*
[61] *[Slot attribuito a SN Brussels volato in Code sharing con Alitalia.]*
[62] *[Tale valore tiene conto, solo per le rotte in cui in complesso aziendale era attivo, sulle quali si verifica sovrapposizione di quote, delle frequenze operate da Alitalia in Code sharing con Air France (Parigi), Alpi Eagles (Bari) e Sabena (Palermo).]*
[63] *[Con riferimento al trasportato sulla Linate-Bari si osserva che la quota di Alitalia a seguito dell'acquisizione raggiunge il [45-50%], risultando tuttavia sottostimata in ragione della sospensione della licenza di Volare. Come già detto, tale quota in considerazione del semestre di attività di Volare è stimabile nel [55-60%].]*
[64] *[Si osserva peraltro che, sulle rotte nelle quali è possibile effettuare un unico collegamento giornaliero, il vettore che, disponendo di un unico codice effettua solo il collegamento consentito, tende ad utilizzare lo slot nelle ore centrali della giornata, meno appetibili per la clientela, in particolare quella d'affari.]*

ma anche un limite alla possibilità di crescita per i vettori già presenti, a meno di crescita esterna, mantenendo la distinzione, in termini di marchio e di licenza, del vettore acquisito assegnatario degli *slot*[65].

104. Si fa presente, al riguardo, che la nota situazione di congestione e la regolamentazione che caratterizzano l'aeroporto di Linate non rendono possibile la disponibilità di *slot* per nuove richieste, in considerazione dell'estremo interesse delle compagnie a conservare il diritto di *grandfather* acquisito[66]. Inoltre la regolazione comunitaria, come noto, non contempla la commercializzazione degli *slot*, separati da complessi aziendali o società.

105. A riprova di quanto sopra si sottolinea che l'acquisizione di *slot* da e per Linate attraverso l'acquisto di complessi aziendali è già stata realizzata da Alitalia oltre che con la presente operazione, anche nel 2004, con l'acquisto di un ramo di azienda di Gandalf, a seguito di procedura fallimentare[67].

106. In un siffatto contesto, la concentrazione di un gran numero di *slot* da e per Linate in capo ad un unico soggetto - concentrazione amplificata dall'applicazione della norma che favorisce la distinzione di diversi vettori all'interno dello stesso gruppo e non tiene conto dei legami commerciali fra operatori – modifica strutturalmente le condizioni concorrenziali sui collegamenti da/per Linate, innalzando significativamente le barriere all'entrata sulle rotte domestiche in partenza dall'aeroporto di Linate e limitandone in maniera sostanziale la contendibilità. In tal modo viene a determinarsi un vantaggio irreplicabile di Alitalia nei confronti dei concorrenti[68].

107. Le preoccupazioni concorrenziali relative all'incremento degli *slot* da/per Linate nella disponibilità di Alitalia, restano valide sia nell'ipotesi di mantenimento, da parte di Alitalia, delle modalità precedenti di utilizzo degli *slot*, sia in caso di una loro eventuale riallocazione parziale o totale su rotte nazionali diverse da quelle su cui operava il Complesso Aziendale, e più remunerative per Alitalia[69].

108. Data la specificità di Linate, l'aumento degli *slot* a disposizione di un vettore si traduce inevitabilmente nella corrispettiva limitazione del potenziale competitivo dei suoi concorrenti, sia sulle singole tratte nazionali, sia, in ragione della già menzionata fungibilità di utilizzo degli *slot*, a livello di *network* complessivo offerto da Linate, considerata la situazione di congestione e di limite imposto alle frequenze.

La pressione concorrenziale da parte degli altri operatori non può che esprimersi nei limiti di capacità di riempimento, in termini di *load factor*, sulle frequenze già operate[70].

109. Quanto alle opzioni di utilizzo degli *slot* da Linate, e quindi al loro valore intrinseco, esse sono tanto più ampie, quanto maggiore è la capillarità della rete, in termini di numero di collegamenti e di frequenze di un operatore dall'aeroporto.

Pertanto, il valore concorrenziale dell'acquisizione della disponibilità di nuovi *slot* sull'aeroporto in questione, in termini di potenzialità strategiche nei confronti di concorrenti attuali o potenziali, va valutato anche alla luce del numero di *slot* già operati da un vettore e del suo network complessivo.

110. Infine, il vantaggio competitivo discendente dalla disponibilità per Alitalia della maggioranza degli *slot* disponibili su Linate viene ancor più incrementato in considerazione di ulteriori barriere all'entrata di natura economica e reputazionale, che caratterizzano il mercato del trasporto aereo di linea[71].

111. Riepilogando, a seguito della concentrazione, i margini di competizione si riducono sensibilmente a prescindere dalla scelta dell'utilizzo delle frequenze, e cioè dal mantenimento[72] o dalla riallocazione delle attuali destinazioni[73]. Da un lato, la concorrenza effettiva viene sicuramente ridotta sulle rotte nazionali

---

[65] *[Dato l'attuale scenario in termini di allocazione e conseguente utilizzo degli slot, i margini di crescita per gli altri vettori sono rappresentati esclusivamente dalla vendita della capacità residua offerta (aumento del load factor).]*

[66] *[Cfr. doc. 3.68 Verbale di Audizione Assoclearance.]*

[67] *[Cfr. doc 2.07 e doc. 2.17.]*

[68] *[Ciò peraltro impatta in particolar modo sull'unica rotta nazionale da e per Linate non soggetta a limitazioni quantitative in termini di numero di collegamenti, la Linate-Fiumicino, principale rotta nazionale sia in termini di passeggeri trasportati che di redditività per i vettori (Cfr. intervento Meridiana in audizione verbale, doc. 4.105).]*

[69] *[Cfr. doc. 3.74 Verbale di Audizione Alitalia]*

[70] *[I load factor di Air One, unico concorrente presente su tutte le rotte domestiche da e per Linate, sono pari a: [65-70%] (Bari), [50-55%] (Brindisi), [65-70%] (Napoli), [60-65%] (Lamezia), [55-60%] Palermo, [55-60%] (Fiumicino), [60-65%] (Reggio Calabria), [60-65%] (Catania).]*

[71] *[Le barriere di natura economica fanno riferimento principalmente alla dimensione minima efficiente, in termini di capacità produttiva ed estensione della rete, necessarie ad un vettore per entrare in un nuovo mercato a condizioni economicamente sostenibili.*

Quanto alle barriere reputazionali, l'utilizzo frequente di un vettore da parte della clientela, unitamente alla sua presenza consolidata nel tempo su diverse rotte, ne rafforza di per sé la reputazione in proporzione al numero di collegamenti operati. Tale barriera può essere ulteriormente rafforzata dall'impiego di programmi frequent flyer, che sono tanto più efficaci nella fidelizzazione della clientela, quanto più è capillare la rete di collegamenti offerta dal vettore.]

[72] *[La stessa Alitalia ha espressamente dichiarato che [omissis] (Cfr. doc. 2.26)]*

[73] *[Al riguardo, si sottolinea che nell'offerta tecnica presentata all'interno dell'offerta irrevocabile di Alitalia nella procedura di gara per l'aggiudicazione di Volare, Alitalia dichiara che la finalità dell'operazione è quella di ampliare la propria offerta commerciale in un'ottica di complementarietà con la propria organizzazione di vettore tradizionale, e di riposizionare alcune risorse strategiche eventualmente resesi disponibili.*

In particolare, tale documento prevede che l'acquisizione di Volare, oltre alle evidenti ricadute in termini di sostegno all'occupazione nel settore aereo, offrirebbe significativi benefici anche per i consumatori:

Linate – Bari, e Linate – Lamezia in cui si registra una preoccupante sovrapposizione di quote e di frequenze tra Alitalia e Volare.
Su tali rotte l'operazione in esame risulta idonea a determinare la costituzione di una posizione dominante.
D'altro canto, in un'analisi prospettica, l'operazione appare idonea a condizionare la concorrenza sia effettiva che potenziale su tutte le altre rotte domestiche da/per Linate, nella misura in cui impedisce a vettori diversi da Alitalia di acquisire le dodici coppie di *slot* da e per Linate, non altrimenti acquisibili se non per fenomeni di crescita esterna quale quello in esame.

La rotta Milano-Parigi

112. Sebbene con riferimento alle rotte comunitarie interessate dalla presente operazione il mercato rilevante sia individuato nella rotta Milano-Parigi, si sottolinea come il segmento rappresentato dal collegamento da Linate, su cui opera Volare, risulti di gran lunga prevalente in termini di passeggeri trasportati[74]. Pertanto l'analisi che segue, nel dare specifico rilievo a questo collegamento, prenderà in considerazione oltre alle quote in termini di passeggeri trasportati anche l'incremento di *slot* a disposizione di Alitalia da Linate.
La stessa Commissione, peraltro, nella decisione Air France/Alitalia (già citata), pur identificando il mercato rilevante nella rotta Milano-Parigi, riconosceva la specificità dei collegamenti Linate-Parigi, tanto da preoccuparsi delle dinamiche concorrenziali anche sull'aeroporto di Linate, prescrivendo specifici rimedi sulla disponibilità di *slot* da tale scalo, volti a consentire il rafforzamento di vettori già attivi su tale collegamento[75].
113. Sulla Linate-Parigi, Volare detiene una quota pari al [10%-15%] del trasportato, cui corrispondono 4 *slot* che rappresentano il 22% delle possibilità di accesso su questa rotta operando da Linate. Sempre da Linate Alitalia utilizza 8 *slot* pari al 44% delle possibilità di accesso, a fronte dei 2 *slot* detenuti da Easy Jet, e dei 4 di Air France. Si ricorda che Air France è *partner* commerciale di Alitalia nell'ambito dell'alleanza Sky Team, nonché di un accordo di *code sharing*, e che sulla base della consolidata giurisprudenza comunitaria, alleanze di questo tipo fanno escludere che fra vettori partner possa esservi alcuna forma di concorrenza[76].
114. Pertanto, a seguito della concentrazione, la quota di Alitalia in termini di passeggeri trasportati – comprendente quella attribuibile a Air France – raggiunge [80-85%][77], lasciando sul mercato l'unico operatore concorrente, Easy Jet, che opera da Linate con una frequenza giornaliera e una quota del [15-20%].
L'acquisizione di Volare consente ad Alitalia di incrementare le frequenze operate da Alitalia (anche in *code sharing* con Air France) dall'aeroporto di Linate dal 66% all'89% del totale.
Una tale situazione è idonea a rafforzare la posizione dominante detenuta da Alitalia su tale rotta.
115. Su tale mercato incide la citata decisione della Commissione CE nel caso Alitalia/Air France, in cui sono stati adottati rimedi per consentire l'attuazione dell'accordo esaminato, anche in una prospettiva di medio termine, in cui venisse meno uno degli operatori attivi sulla rotta. L'acquisizione di Volare da parte di Alitalia, determinando la scomparsa di un operatore indipendente da Alitalia sulla rotta Milano – Parigi, sulla base degli impegni di cui alla decisione della Commissione dovrebbe far confluire gli *slot* utilizzati da Volare per effettuare il collegamento Linate - Parigi nel pool di *slot* disponibili per gli operatori che ne facciano qualificata richiesta, secondo le modalità previste dalla decisione medesima[78].

Conclusioni

116. Alla luce di quanto sopra argomentato, si evidenzia che sulle rotte, sulle quali vi è sovrapposizione fra le parti e, in particolare, sulla Linate-Bari, Linate-Lamezia Terme e Milano-Parigi, a seguito dell'incorporazione di un concorrente, si registra la costituzione o il rafforzamento della posizione dominante di Alitalia, tale da eliminare o ridurre in maniera sostanziale e durevole la concorrenza su tali rotte.

"- … ampliando le opzioni commerciali e i prodotti tra cui scegliere, garantendo il mantenimento e lo sviluppo di un'offerta low-cost su rotte caratterizzate da un'elevata quota di clientela leisure o sensibile al prezzo;
- sviluppando nuove destinazioni sia nazionali sia internazionali e intercontinentali, aumentando così l'offerta di trasporto aereo in Italia;
- aumentando le frequenze su rotte già operate da Alitalia dove l'utenza, particolarmente d'affari, è più attenta al servizio e al prodotto (grazie ad una riallocazione della capacità di Alitalia)" (Cfr. Allegato 9.15 del doc. 2.16).]

[74] *[Sulla rotta Linate-Parigi, nel 2005, sono stati trasportati circa [200-250] mila passeggeri point to point, a fronte dei [100-150] mila sulla Malpensa-Parigi (Dati Alitalia, cfr. allegato F5.1 doc. 1.1).]*

[75] *[Cfr. Decisione D2/38.284 Air France/Alitalia, paragrafo 55 Allegato relativo ai Commitments.]*

[76] *[Da ultimo Cfr. decisione della Commissione del caso M3770 – Lufthansa/Swiss.]*

[77] *[Cfr. i dati forniti da Alitalia in relazione ai passeggeri trasportati da Linate e da Malpensa per Parigi Orly e Charles de Gaulle e viceversa (doc. 1.1).]*

[78] *[Cfr. Decisione D2/38.284 Societè Air France/Alitalia, allegato relativo ai Commitments, paragrafi da 10 a 18.]*

Peraltro, la concentrazione di *slot* da Linate in capo ad Alitalia contribuisce, in ragione della peculiari caratteristiche dell'aeroporto di Linate in termini di congestione del traffico e di vincoli normativi all'attivazione di collegamenti, a rafforzare ulteriormente la posizione di Alitalia, rimuovendo un vincolo concorrenziale e rendendo in tal modo meno efficace la pressione da parte di concorrenti attuali e potenziali.

La riduzione della concorrenza effettiva attiene alla sostanziale impossibilità degli altri vettori di replicare l'offerta di Alitalia, mentre l'impatto sulla concorrenza potenziale si esplicita nella impossibilità di fatto all'ingresso di altri vettori sulle rotte in partenza da Linate. Tale situazione comporta la limitazione degli attuali spazi di concorrenza, ed appare quindi suscettibile di condizionare significativamente il confronto competitivo sulle rotte da/per Linate.

117. Le suesposte preoccupazioni concorrenziali appaiono, tuttavia, suscettibili di essere risolte a fronte dell'imposizione di rimedi volti a garantire il mantenimento di condizioni concorrenziali sui mercati interessati.

Nel caso di specie, misure volte a limitare strutturalmente l'aumentata disponibilità di *slot* in capo ad Alitalia su determinate rotte appaiono idonee ad escludere la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante di Alitalia, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza.

118. In particolare, al fine di ripristinare sulle rotte Linate-Bari, Linate-Lamezia Terme e Milano-Parigi la situazione concorrenziale che si aveva prima dell'operazione comunicata, risulta necessario ridurre le frequenze operate da Alitalia al di sotto della soglia del 60%, soglia individuata come critica dalla Commissione CE.

A tal fine appare necessario che Alitalia rilasci alcune coppie di *slot* sulle rotte Milano-Parigi; Linate-Bari; Linate-Lamezia Terme.

119. Con riferimento al rilascio di *slot* sulla rotta Milano-Parigi, ciò deve avvenire coerentemente alle misure già previste nella decisione Air France/Alitalia della Commissione[79].

Pertanto, il rilascio degli *slot* dovrà riguardare gli *slot* operati da Volare sull'aeroporto di Linate ed essere effettuato a favore di vettori già operanti sulla rotta in questione e solo a fronte di richieste che pervengano entro il limite fissato nella stessa decisione alla data dell'11 novembre 2007.

Oggetto di rilascio da parte di Alitalia sono le due coppie di *slot* giornaliere in decollo ed atterraggio precedentemente operate da Volare con il codice VA e in partenza da Milano-Linate con destinazione Parigi-Orly e viceversa.

Gli *slot* rilasciati da Alitalia, secondo quanto previsto dalla Commissione nella citata decisione, confluiranno in un *pool* e potranno essere utilizzati con vincolo di destinazione sulla rotta Milano-Parigi, per un periodo pari a sei stagioni IATA. Decorso tale periodo di tempo, gli *slot* utilizzati dai vettori beneficiari potranno essere operati senza vincolo di destinazione, rientrando a pieno titolo nei loro diritti di *grandfather*.

Il rilascio degli *slot* sopra indicati dovrà avvenire nei confronti di vettori diversi da Alitalia e da soggetti da essa controllati o ad essa riconducibili o parte dell'alleanza *Sky Team,* nel rispetto dei limiti imposti dal D.M. 5 gennaio 2001, c.d. decreto Bersani bis, e della normativa vigente.

120. Per quanto concerne le rotte Linate-Bari e Linate-Lamezia Terme, il rilascio degli *slot* dovrà riguardare una coppia di *slot* su ognuna delle suddette rotte, a fronte di richieste da parte di vettori diversi da Alitalia e da soggetti da essa controllati o ad essa riconducibili o parte dell'alleanza *Sky Team.*

Oggetto di rilascio da parte di Alitalia sono:

– una delle due coppie di *slot* giornaliere sulla rotta Linate-Bari, precedentemente operate da Volare con il codice VA;

– la coppia di *slot* giornaliera sulla rotta Linate-Lamezia Terme, precedentemente operata da Volare con il codice VA;

Gli *slot* saranno rilasciati avendo riguardo all'ordine cronologico delle richieste pervenute e nel rispetto dei limiti imposti dal D.M. 5 gennaio 2001, c.d. decreto Bersani bis e della normativa vigente.

Gli *slot* rilasciati dovranno essere utilizzati con vincolo di destinazione sulle suddette rotte, per un periodo pari a quattro stagioni IATA. Decorso tale periodo di tempo gli *slot* utilizzati dai vettori beneficiari potranno essere operati senza vincolo di destinazione, rientrando a pieno titolo nei loro diritti di *grandfather*.

121. Le richieste per il rilascio degli *slot* dovranno essere effettuate ad Alitalia ed inviate per conoscenza all'Autorità.

Il rilascio degli *slot* sopra individuati potrà tradursi indifferentemente nella loro cessione in blocco ad un unico vettore, o nella loro cessione separata a vettori distinti.

Le misure relative al rilascio degli *slot* saranno operative a partire dalla prossima stagione IATA (*Winter* 2006-2007).

Alitalia dovrà far pervenire all'Autorità una relazione in merito al rilascio degli *slot* sopra identificati ogni 6 mesi, in corrispondenza dell'inizio di ogni nuova stagione IATA. Tale relazione dovrà contenere: *i)*

[79] *[Cfr. Decisione Air France/Alitalia più volte citata.]*

indicazione delle richieste pervenute ad Alitalia, *ii)* copia dell'accettazione delle stesse, *iii)* conferma da parte di Assoclearance dell'avvenuta modifica del codice vettore assegnatario degli *slot* in questione.

RITENUTO, pertanto, che l'operazione in esame è suscettibile di determinare, ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 287/90, la costituzione di una posizione dominante su mercati del trasporto aereo di linea di passeggeri identificati dalle rotte Linate-Bari, Linate-Lamezia Terme e Milano-Parigi;

RITENUTO, tuttavia, necessario prescrivere alla società Alitalia Linee Aeree S.p.A., ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge n. 287/90, misure volte ad impedire tali conseguenze nei mercati del trasporto passeggeri di linea sulle rotte Linate - Bari, Linate - Lamezia-Terme, Milano - Parigi, eliminando gli effetti distorsivi causati dalla realizzazione della concentrazione in esame;

CONSIDERATO che le misure ritenute idonee a garantire il mantenimento di condizioni di concorrenza effettiva, nei suddetti mercati, consistono nel rilascio da parte di Alitalia di due coppie di *slot* dall'aeroporto di Linate sulla rotta Milano - Parigi, una coppia di *slot* sulla rotta Linate-Bari ed una coppia di *slot* sulla rotta Linate-Lamezia Terme, secondo le modalità indicate ai paragrafi 119, 120 e 121 del presente provvedimento;

RITENUTO, pertanto, che alla luce delle misure sopra individuate, l'operazione non conduce, ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 287/90, alla costituzione o al rafforzamento di una posizione dominante tale da ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza;

RITENUTO che l'operazione di concentrazione comunicata è autorizzata subordinatamente alla piena ed effettiva esecuzione di tutte le misure prescritte nel presente provvedimento;

DELIBERA

di autorizzare l'operazione di concentrazione comunicata, prescrivendo, ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge n. 287/90, ad Alitalia il pieno rispetto delle seguenti condizioni:
a1) rilascio, in conformità a quanto già disposto dalla decisione della Commissione del 7 aprile 2004 nel caso Air France/Alitalia, delle due coppie di *slot* sulla rotta Milano – Parigi, operate da Volare, con il codice VA e in partenza da Milano-Linate con destinazione Parigi-Orly e viceversa, a favore di vettori già operanti sulla rotta in questione, a fronte di richieste che pervengano entro la data dell'11 novembre 2007;
a2) il rilascio di tali *slot* dovrà avvenire nei confronti di vettori diversi da Alitalia e da soggetti da essa controllati o ad essa riconducibili o parte dell'alleanza *Sky Team,* nel rispetto dei limiti imposti dal D.M. 5 gennaio 2001, c.d. decreto Bersani bis, e della normativa vigente;
a3) gli *slot* rilasciati da Alitalia confluiranno in un *pool* e potranno essere utilizzati con vincolo di destinazione sulla rotta Milano-Parigi, per un periodo pari a sei stagioni IATA;
a4) decorso tale periodo di tempo gli *slot* utilizzati con continuità dai vettori beneficiari rientreranno a pieno titolo nei loro diritti di *grandfather*;
b1) rilascio di una coppia di *slot* su entrambe le rotte Linate-Bari e Linate-Lamezia Terme, operate da Volare, con il codice VA;
b2) il rilascio di tali *slot* dovrà avvenire a fronte di richieste da parte di vettori diversi da Alitalia e da soggetti da essa controllati o ad essa riconducibili o parte dell'alleanza *Sky Team,* nel rispetto dei limiti imposti dal D.M. 5 gennaio 2001, c.d. decreto Bersani bis, e della normativa vigente;
b3) gli *slot* saranno rilasciati avendo riguardo all'ordine cronologico delle richieste pervenute e potranno essere utilizzati con vincolo di destinazione sulle rotte in questione (Linate-Bari e Linate-Lamezia Terme), per un periodo pari a quattro stagioni IATA;
b4) decorso tale periodo di tempo gli *slot* utilizzati con continuità dai vettori beneficiari rientreranno a pieno titolo nei loro diritti di *grandfather*;
c1) le richieste per il rilascio degli *slot* dovranno essere effettuate ad Alitalia ed inviate per conoscenza all'Autorità;
c2) il rilascio degli *slot* potrà tradursi indifferentemente nella loro cessione in blocco ad un unico soggetto, o nella loro cessione separata a soggetti distinti;
c3) le misure relative al rilascio degli *slot* saranno operative a partire dalla prossima stagione IATA (*Winter* 2006-2007);
c4) Alitalia dovrà far pervenire all'Autorità una relazione in merito al rilascio degli *slot* sopra identificati ogni 6 mesi, in corrispondenza dell'inizio di ogni nuova stagione IATA. Tale relazione dovrà contenere: *i)* indicazione delle richieste pervenute ad Alitalia, *ii)* copia dell'accettazione delle stesse, *iii)* conferma da parte di Assoclearance dell'avvenuta modifica del codice vettore assegnatario degli *slot* in questione.

Il presente provvedimento verrà notificato agli interessati e pubblicato ai sensi di legge.

Avverso il presente provvedimento può essere proposto ricorso al TAR del Lazio, ai sensi dell'articolo 33, comma 1, della legge n. 287/90, entro 60 giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso.

IL SEGRETARIO GENERALE
Fabio Cintioli

IL PRESIDENTE
Antonio Catricalà

Appendice

1. Le Parti hanno presentato uno studio in cui, applicando un test SSNIP attraverso la *critical loss analysis* (CLA), ritengono di poter dimostrare che il mercato rilevante è più ampio del solo aeroporto di Linate.
Secondo tale test, un determinato gruppo di prodotti costituisce un "mercato rilevante" se un monopolista è in grado di aumentare profittevolmente in maniera permanente il prezzo di tali prodotti, in misura piccola ma significativa. La misura dell'aumento non transitorio, piccolo ma significativo[1], dei prezzi che deve essere possibile affinché un certo gruppo di prodotti possa definirsi un mercato rilevante è generalmente fissata al 5% o al 10%.
La CLA consiste nel determinare la riduzione delle vendite che renderebbe non profittevole un determinato aumento dei prezzi (la "*critical loss*"[2]) e nel confrontarla con la riduzione effettiva prevedibile, sulla base delle informazioni a disposizione sul comportamento dei clienti a fronte di un aumento dei prezzi e sulla riduzione dei costi in casi di riduzione della produzione. Nel caso in cui la riduzione effettiva attesa sia inferiore alla *critical loss*, allora l'aumento dei prezzi è profittevole e il gruppo dei prodotti rispetto al quale è stata calcolata la *critical loss* costituisce un mercato rilevante.
La *critical loss* in corrispondenza della quale i profitti realizzati dopo la concentrazione dal monopolista ipotetico sono esattamente uguali ai profitti totali del mercato pre-concentrazione (c.d. *break-even critical loss*) può essere calcolata attraverso una semplice formula, che non dipende da assunzioni sulla forma della funzione di domanda[3]:

$$CL = \frac{x}{CM + x}$$

dove x è la soglia desiderata per l'aumento di prezzo e CM è il margine di contribuzione ai costi fissi, calcolato come (ricavi – costi marginali[4])/ricavi.
Per esempio, se la soglia di prezzo è il 5% e il margine di contribuzione ai costi fissi è il 50%, la critical loss sarà CL = 0,05/(0,5+0,05) = 0,091: se la riduzione attesa dalle vendite risultasse inferiore al 9%, allora l'insieme di prodotti "candidato" potrebbe essere considerato un mercato rilevante.

Aumento del prezzo del "monopolista ipotetico" su Linate vs. riduzione del prezzo su Malpensa

2. Le Parti usano per la CLA la soglia di prezzo utilizzata nell'Indagine Nielsen, pari al 15%.

Esse ritengono che il margine di contribuzione, *calcolato rispetto ai costi variabili per passeggero*, sia pari sostanzialmente a 1, essendo i costi marginali per passeggero pressochè nulli. Esse tuttavia riportano il valore della CL anche per valori del margine compresi tra 0,7 e 1. La tabella seguente riporta i valori della CL per diversi valori dei costi marginali e del margine di contribuzione.

Tab. 1: Critical loss per diversi valori dei margini

CL	Costi medi variabili/ricavi (A)	MC = 1 – colonna A
0,130	0	1
0,143	0,1	0,9
0,158	0,2	0,8
0,176	0,3	0,7

[1] *[Il cosiddetto SSNIP, Small but Significant Non-transitory Increase in Price.]*
[2] *[Più precisamente, questa è la]*
[3] *[Per la derivazione, cfr. Werden G., Demand Elasticities in Antitrust Analysis, Antitrust Law Journal, 66, 1998, Appendix A, p. 411]*
[4] *[I costi marginali sono approssimati dai costi medi variabili]*

0,200	0,4	0,6
0,231	0,5	0,5
0,273	0,6	0,4
0,333	0,7	0,3
0,429	0,8	0,2
0,600	0,9	0,1

Questa CL è confrontata con la perdita effettiva di consumatori a seguito di un aumento del prezzo del 15%, desunta dall'Indagine Nielsen.
In tale indagine, ai passeggeri in partenza da Linate e Malpensa era stato chiesto se sarebbero stati disponibili a cambiare aeroporto, a parità di qualità del volo, a fronte di una *riduzione* di prezzo del 15% dei voli presso l'altro aeroporto.
Le risposte così sono riassunte dalle Parti con riguardo ai viaggiatori in partenza da Linate:

Tab. 2: % dei passeggeri che abbandonerebbero Linate a fronte di una riduzione del prezzo da Malpensa del 15%

		Tutti i passeggeri			**Passeggeri con biglietti a proprio carico**	
	Tutte le rotte	**Linate-Sud**	**Linate-Roma**	**Tutte le rotte**	**Linate-Sud**	**Linate-Roma**
Business	29%	34%	26%	34%	37%	26%
Leisure	34%	40%	27%	36%	41%	28%
Totale	32%	37%	27%	36%	40%	28%

3. Il test, così come esposto dalle Parti, appare metodologicamente non corretto. Infatti, la domanda riguardava il comportamento dei passeggeri a Linate *non* a fronte di una riduzione di prezzo *a Linate*, ma a fronte di una riduzione di prezzo a Malpensa; in altri termini, la domanda permette di ricavare informazioni sulla variazione della domanda a Linate a fronte di una variazione di prezzo a Malpensa, cioè sull'*elasticità incrociata*. Tale elasticità non è quella rilevante per il test del monopolista ipotetico, che si basa invece sull'elasticità *diretta*, cioè sulla risposta dei passeggeri *di Linate* ad un aumento del prezzo *di Linate*. Se è vero che ad una maggiore elasticità incrociata corrisponde una maggiore elasticità diretta, occorre anche ricordare che l'elasticità incrociata va ponderata con la quota di mercato del bene cui si riferisce: un bene con elasticità incrociata elevata e quota di mercato piccola – a fronte di quella del bene rispetto al quale è condotto il test – hanno solo un modesto impatto. Questo è il caso di Malpensa, dove il trasportato Alitalia verso il Sud e Fiumicino vale il 20% circa del totale trasportato da Linate e Malpensa verso le stesse destinazioni. In questo senso, quindi, *il test condotto non è quello corretto*.

Stima del margine

4. Fatte salve le considerazioni sopra effettuate che evidenziano la non pertinenza dell'analisi svolta dalla parte ai fini di una diversa identificazione del mercato rilevante rispetto a quello individuato dall'Autorità nell'avvio di istruttoria, di seguito sono svolte ulteriori osservazioni puntuali.
Il test SSNIP dipende in misura significativa da una stima del margine, che nel caso del trasporto aereo presenta particolari complessità; esso infatti può essere calcolato sia rispetto ai costi variabili per passeggero, sia rispetto ai costi variabili per volo. I valori dei margini calcolati in queste due ipotesi differiscono profondamente e quindi influenzano significativamente i risultati del test.
Infatti, una volta che un volo sia stato programmato e inserito nell'orario, gran parte dei costi del volo appare non variare con il numero di passeggeri trasportati su quel volo (persino il carburante varia in misura modesta con il numero di passeggeri trasportati). Il margine così calcolato varierebbe approssimativamente tra il 50% e l'80% dei ricavi[5].

[5] *[I costi variabili sarebbero in questo caso le sole spese di vendita dei biglietti e di prenotazione, i materiali di consumo e il catering, nonché parte dei costi di handling, se commisurati al numero di passeggeri/colli; a seconda della frazione dei costi del carburante aggiunta, il margine varia dal 60% (includendo tutta la spesa per carburante e una frazione delle spese di handling) all'80% circa (escludendo il carburante). I calcoli sono basati sui bilanci di Alitalia e di AirOne.]*

Nel trasporto aereo la distinzione tra costi fissi e costi variabili appare invece generalmente applicata alla decisione di offrire o no un volo ulteriore su un certo collegamento; in altri termini, attiene alla frequenza dei voli. Questa decisione include anche la scelta dell'aeromobile e quindi della capacità offerta; in questo senso, si può dire che la distinzione variabile/fisso si applica all'offerta di un certo ammontare minimo di capacità in più su una certa rotta, che corrisponde ad un certo numero di passeggeri. Non si tratta quindi di una valutazione di breve, ma di medio periodo, a differenza di quanto avviene nella produzione manifatturiera[6].

Con riferimento all'offerta di un nuovo volo, risultano variabili i costi relativi al carburante, alla manutenzione e – almeno in parte – quelli relativi ad handling e diritti aeroportuali, nonché naturalmente le voci che variano rispetto al numero di passeggeri. In questo caso, il margine potrebbe variare tra il 30% e il 50% sulla base dei bilanci Alitalia, a seconda della proporzione dei costi di handling e dei diritti aeroportuali inclusa. I margini sarebbero inferiori se anche una parte dei costi del personale (piloti, steward, hostess) fossero variabili rispetto al volo[7].

Tali margini sono sostanzialmente inferiori a quelli considerati dalle Parti e porterebbero quindi ad una CL tra il 23% e il 33%, sostanzialmente più elevata di quella considerata dalle Parti.

5. Con i dati a disposizione si può stimare, approssimativamente, l'elasticità diretta rilevante per il test. Si può dimostrare che l'elasticità diretta è data dalla seguente formula[8]:

$$\varepsilon_{ii} = 1 + \Sigma_{j \neq i} (s_j/s_i)*\varepsilon_{ji}$$

dove ε_{ii} rappresenta l'elasticità diretta, s_j e s_i rappresentano le quote di mercato dei diversi beni e ε_{ji} rappresenta l'elasticità incrociata del bene j rispetto al prezzo del bene i.

Assumendo che vi siano solo due aeroporti (Linate e Malpensa), dai dati forniti da Alitalia si può stimare la quota relativa (s_j/s_i) di Malpensa tra il 17,4% (solo Sud) e il 21,5% (Sud + Fiumicino). Per quanto riguarda l'elasticità incrociata, dall'indagine Nielsen si trae che il 55% dei passeggeri leisure e il 30% dei passeggeri business di Malpensa avrebbero cambiato aeroporto a fronte di una riduzione del prezzo di Linate del 15%; si possono quindi trarre due elasticità incrociate, una di 55/15 = 3,67 nel caso più favorevole alle Parti e una di 2 nel caso meno favorevole.

Inserendo questi dati nella formula precedente, si ha che l'elasticità diretta di Linate dovrebbe essere compresa tra 1,4 e 2. Con questa elasticità, la riduzione percentuale di quantità *a Linate* corrispondente ad un aumento del prezzo *a Linate* del 15% sarebbe compresa tra il 21% e il 30%.

6. La tabella successiva mostra che, con le correzioni proposte, perfino nel caso più favorevole alle Parti, esiste una fascia di valori dei margini per i quali Linate costituirebbe un mercato rilevante distinto.

Tab.3: Perdite effettive e critiche ricalcolate

	Caso più favorevole alle Parti	**Caso meno favorevole alle Parti**
Loss effettiva ricalcolata sulla base dell'elasticità diretta	30%	21%
Critical Loss compatibile con i valori dei margini rispetto ai costi variabili per volo	23,3%-33,3%	23,3%-33,3%

I risultati sarebbero ancora meno favorevoli alle Parti se si utilizzassero i dati da essi presentati (riportati in tab. 2), in quanto le elasticità incrociate desumibili da essi risulterebbero più basse.

Ciò rende inutilizzabile l'analisi proposta dalle Parti.

---

[6] *[Si noti che l'offerta di una nuova linea di prodotti manufatti non equivale all'offerta di una maggior frequenza di voli, ma all'offerta di un nuovo collegamento aereo, prima inesistente.]*

[7] *[Si noti che, seppure la definizione della variabilità dei costi rispetto all'offerta di un nuovo volo su un certo collegamento appare più aderente alla logica di funzionamento del trasporto aereo, il margine così ottenuto non appare però omogeneo con l'elasticità della domanda al prezzo, che si riferisce alla decisione di volare oppure no a fronte di una variazione del prezzo del volo; l'elasticità rilevante dovrebbe tener conto anche dell'influenza sulla decisione di volare di un aumento della frequenza dei voli, a parità di prezzo.]*

[8] *[Church J, Industrial organization : A strategic approach, McGraw-Hill, 2000, p. 606. Cfr. anche Werden, cit.]*