*Provvedimento n. 1064* **( C804 ) ALITALIA/MALEV**

*L'AUTORITA' GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO*

NELLA SUA ADUNANZA del 14 aprile 1993;

SENTITO il Relatore Professor Fabio Gobbo;

VISTA la legge 10 ottobre 1990 n. 287;

VISTO l'atto, pervenuto il 25 gennaio 1993, con il quale la società ALITALIA Spa (d'ora in poi ALITALIA) informava l'Autorità dell'intenzione di acquisire il controllo, unitamente alla società di diritto ungherese ALLAMI VAGYONKEZELO RT (d'ora in poi AVRT), di MALEV Rt (d'ora in poi MALEV), anch'essa società di diritto ungherese;

CONSIDERATO che l'operazione comportante l'acquisizione da parte delle società ALITALIA e AVRT del controllo congiunto di un'impresa, si configura come concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera b), della legge n. 287/90;

RITENUTA la propria competenza;

VISTA la propria delibera del 18 febbraio 1993, con la quale ha avviato l'istruttoria, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90, nei confronti delle società ALITALIA, AVRT e MALEV;

VISTA la documentazione raccolta nel corso dell'istruttoria;

SENTITI i rappresentanti legali delle società ALITALIA, AVRT e MALEV;

SENTITI i rappresentanti delle società IBERIA (d'ora in poi anche IB), TAP-AIR PORTUGAL (d'ora in poi anche TAP), SWISSAIR, LUFTHANSA (d'ora in poi anche LH), DELTA AIRLINES, AUSTRIAN AIRLINES (d'ora in poi anche OS), TAROM (d'ora in poi anche RO) e MERIDIANA (d'ora in poi anche IG);

VISTA la documentazione, pervenuta in data 5 aprile 1993, da parte del Ministero dei Trasporti italiano;

VISTA la memoria pervenuta in data 8 aprile 1993, da parte delle società ALITALIA, AVRT e MALEV;

CONSIDERANDO i seguenti elementi:

**I. LA FATTISPECIE**

1 - L'operazione consiste nell'acquisizione del controllo congiunto da parte delle società ALITALIA e AVRT della compagnia aerea MALEV. L'acquisizione della partecipazione nel capitale di MALEV da parte di ALITALIA, deriva da un accordo, la cui efficacia è sospensivamente condizionata all'autorizzazione dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, sottoscritto in data 15 dicembre 1992 che prevede

attraverso previsioni statutarie e patti parasociali il controllo congiunto di MALEV, da parte di ALITALIA e di AVRT.

2 - L'operazione si svolgerà tramite la sottoscrizione da parte di ALITALIA di un aumento del capitale sociale di MALEV, in modo da acquisire il 35% delle azioni di quest'ultima. Il residuo 65% del capitale sociale di MALEV sarà detenuto da AVRT.

ALITALIA, con il benestare di MALEV, ha concluso con la finanziaria Società Italiana per le Imprese Miste all'Estero Spa (SIMEST) un accordo in base al quale la compagnia aerea ha ceduto a tale società il diritto di sottoscrivere azioni di nuova emissione in misura pari al 5% del capitale di MALEV. Su queste azioni ALITALIA otterrà un diritto di usufrutto che include l'esercizio dei diritti di voto ad esse spettanti.

Nella comunicazione viene precisato che lo Stato ungherese rimarrà, tramite AVRT, azionista di maggioranza di MALEV al fine di assicurare che questa società non perda lo status di compagnia di bandiera ungherese. Ciò permetterà a MALEV di mantenere i benefici previsti dagli accordi bilaterali conclusi dallo Stato ungherese con altri Paesi.

## II. LE PARTI

### a) Le società acquirenti

3 - La società ALITALIA, compagnia di bandiera italiana, opera quale vettore aereo nazionale, internazionale ed intercontinentale in forza della convenzione n. 4372 stipulata in data 14 aprile 1992 con il Ministero dei Trasporti.

ALITALIA è una società quotata in borsa, il cui capitale sociale è detenuto, per l'86,41%, dall'IRI Spa. ALITALIA è presente nel settore del trasporto aereo, oltre che direttamente, anche tramite imprese da essa partecipate (ATI Spa: 100%; AVIOFIN Spa. 100%; EUROFLY Spa: 45%).

ALITALIA detiene inoltre partecipazioni di controllo in società operanti in settori collegati a quello del trasporto aereo.

4 - La società AVRT è stata costituita dal Governo ungherese nel 1992. Il capitale sociale è interamente detenuto dallo Stato Ungherese. AVRT si occupa di supervisionare e di controllare quelle entità che saranno trasformate in RT (società per azioni) ed in seguito privatizzate e nelle quali lo Stato ungherese manterrà una partecipazione a lungo termine.

### b) La società acquisita

5 - La società MALEV opera come compagnia di bandiera ungherese nel trasporto aereo nazionale ed internazionale di passeggeri e merci ed in settori ad esso collegati. Essa, al momento, serve 45 destinazioni internazionali.

## III. NATURA DELL'OPERAZIONE

6 - L'operazione in esame è soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva di cui all'articolo 16, comma 1, della legge n. 287/90 in quanto il fatturato realizzato a livello nazionale dall'insieme delle imprese interessate è superiore a 536 miliardi di lire.

Essa si configura come una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera b), della legge n. 287/90, in quanto si realizza attraverso l'acquisizione del controllo congiunto da parte di ALITALIA e AVRT. I patti parasociali conclusi tra le parti prevedono infatti che la compagnia di navigazione aerea italiana avrà poteri di partecipazione al processo decisionale all'interno degli organi sociali di MALEV tali da farle assumere un importante ruolo di gestione, in quanto per le principali deliberazioni dell'organo amministrativo di MALEV è necessario il consenso di almeno uno degli amministratori nominati dalla società ALITALIA, mentre per le deliberazioni assembleari della società MALEV sulle materie più rilevanti è richiesta una

maggioranza pari ai tre quarti dei voti, per cui tali deliberazioni non potranno essere adottate senza il consenso della società ALITALIA.

Il consenso di ALITALIA è necessario altresì per l'approvazione del piano strategico e del piano finanziario annuale di MALEV, piani riguardanti decisioni commerciali chiave per una compagnia aerea, quali ad esempio l'acquisto di aeromobili, l'apertura e la chiusura di rotte. ALITALIA potrà quindi esercitare un'influenza rilevante sugli organi sociali di MALEV. Pertanto ALITALIA acquisirà insieme ad AVRT il controllo congiunto di MALEV. Anche tenendo conto dei criteri risultanti dalla Comunicazione della Commissione CEE in materia di imprese comuni (90/C 203/06), la natura concentrativa dell'impresa comune oltre che essere stata confermata nella nota inviata dalla Merger Task Force della Commissione CEE alle parti, risulta avvalorata dall'autonomia operativa ed economica di Malev e dall'assenza di coordinamento del comportamento concorrenziale fra i soci o fra questi ultimi e l'impresa comune.

In proposito si rileva che, per ciò che concerne la possibilità di coordinamento del comportamento concorrenziale di MALEV con ALITALIA, il rilevante coinvolgimento di ALITALIA nella gestione di MALEV deriva direttamente dalla scelta del Governo ungherese di avere un vettore aereo come partner industriale della compagnia aerea di bandiera al fine di poter beneficiare dell'assistenza manageriale, finanziaria e tecnica dello stesso per modernizzare le proprie operazioni.

7 - ALITALIA e MALEV hanno altresì concluso un "Business and Operating Agreement" (di seguito "Accordo"), che costituisce parte integrante dell'operazione e definisce l'ambito di integrazione della loro attività e l'assistenza che ALITALIA fornirà per la manutenzione degli aeromobili di MALEV. La cooperazione tra ALITALIA e MALEV sarà supervisionata da uno Steering Committee composto da un eguale numero di rappresentanti di ALITALIA e MALEV. L'"Accordo" ha una durata iniziale di sette anni ed è rinnovabile.

L'"Accordo" non ha carattere accessorio o collaterale. Per assicurare il successo dell'operazione, infatti, è importante che ALITALIA partecipi alla modernizzazione di MALEV e alla razionalizzazione ed allo sviluppo delle rotte e dei servizi forniti dalla stessa. Tale elemento costituisce ulteriore conferma del fatto che l'acquisto del controllo congiunto di MALEV da parte di AZ e AVRT non dà luogo al coordinamento del comportamento concorrenziale di due entità indipendenti.

## IV. IL MERCATO

8 - Il mercato geografico rilevante individuato nel provvedimento di avvio del procedimento istruttorio è quello del trasporto aereo di linea di passeggeri e merci sulle singole rotte che collegano l'Italia e l'Ungheria ed in particolare sulle rotte Roma/Budapest e vv., Milano/Budapest e vv. e Trieste/Budapest e vv.. Ciò in quanto le distanze tra l'Italia e l'Ungheria sono troppo modeste perché fasci di rotte possano assumere rilevanza.

9 - I principali collegamenti aerei tra Italia ed Ungheria sono regolati dall'accordo bilaterale tra il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo della Repubblica Popolare Ungherese, firmato il 25 maggio 1974 e tuttora in vigore. Esso prevede che ciascuna delle due parti contraenti abbia il diritto di designare una sola impresa di trasporto aereo per operare servizi di trasporto aereo sulle rotte specificate nell'allegata tabella delle rotte, ovvero Roma/Budapest e vv. e Milano/Budapest e vv. e che questa designazione sarà oggetto di una notifica scritta tra le Autorità aeronautiche delle due parti contraenti.

10 - La concentrazione tra ALITALIA e MALEV determinerà il cumulo delle attuali quote di mercato di ALITALIA e di MALEV sulle rotte Roma/Budapest e vv. e Milano/Budapest e vv.:

| Vettore | Roma/Budapest | Milano/Budapest |
|---|---|---|
| ALITALIA | 45% | 51% |
| MALEV | 55% | 49% |

| | | |
|---|---|---|
| TOTALE | 100% | 100% |

L'operazione comporterà dunque una situazione di monopolio di fatto su ciascuno dei due mercati. Tale situazione inoltre non sembra destinata a mutare nel breve periodo dato che i due vettori sono le compagnie di bandiera dell'Italia e dell'Ungheria e hanno una presenza bene organizzata negli aeroporti coinvolti dall'operazione. Inoltre non facendo parte l'Ungheria della CEE, le rotte costituenti il mercato rilevante del procedimento non verranno direttamente coinvolte dal processo di liberalizzazione dell'accesso al mercato per i collegamenti all'interno della Comunità.

11 - Sulle predette rotte ALITALIA opera con propri aeromobili dal 1990, mentre MALEV è presente da circa 30 anni (dal 1960 sulla Roma/Budapest e vv. e dal 1964 sulla Milano/Budapest e vv.). Il numero di passeggeri trasportati complessivamente da ALITALIA e MALEV sulla rotta Roma/Budapest e vv. è stato di 56.700 nel 1992 (47.500 nel 1991), mentre sulla rotta Milano/Budapest e vv. il numero dei passeggeri è stato pari a 39.850 nel 1992 (39.650 nel 1991). Le rotte in questione presentano quindi una oggettiva limitatezza dei traffici. A causa di ciò per molti anni sui predetti collegamenti ha operato solo la MALEV, con la quale l'ALITALIA aveva stipulato peraltro un accordo di cooperazione in base al quale i voli effettuati dalla MALEV risultavano codificati anche come voli ALITALIA. Inoltre, da una analisi dei dati di traffico relativi agli anni 1991 e 1992 forniti dalle parti emerge che il c.d. load factor (ossia il fattore di carico) delle rotte è basso [1] e notevolmente inferiore a quello medio operato sulle rotte europee. Si tratta quindi di rotte a bassa densità, che vengono effettuate attualmente in perdita.

12 - Nel 1991, nell'ambito di una iniziativa intrapresa tra i Governi Italiano, Austriaco, Jugoslavo, Cecoslovacco ed Ungherese al fine di consentire lo sviluppo dei collegamenti regionali, la MALEV è stata autorizzata ad operare anche sulla rotta Trieste/Budapest e vv.. Il collegamento Budapest/Trieste e vv. presenta un livello di traffico estremamente modesto (circa 4.000 passeggeri trasportati l'anno). Al momento su questa rotta opera solo MALEV mediante una concessione provvisoria, in quanto tale rotta non era inclusa tra quelle previste dall'accordo bilaterale ed ha caratteristiche di volo regionale con l'impiego di un velivolo di capacità inferiore ai 50 posti.

13 - Per ciò che concerne le tariffe, in forza dell'articolo 7 dell'accordo bilaterale, esse vengono stabilite di comune accordo tra le compagnie aeree designate dalle parti contraenti dopo una consultazione con gli altri vettori aerei operanti su tutta o parte della stessa rotta.

L'articolo 7 prevede altresì che le tariffe fissate siano sottoposte all'approvazione delle Autorità aeronautiche delle parti contraenti dell'accordo bilaterale, le quali, se le compagnie non giungono ad un accordo o se le tariffe da loro fissate non vengono approvate dalle Autorità aeronautiche di una parte contraente, fissano direttamente tali tariffe. In forza di tali previsioni, non appare ragionevolmente ipotizzabile un ingiustificato innalzamento delle tariffe ad opera delle parti per il trasporto aereo sulle rotte Roma/Budapest e vv. e Milano/Budapest e vv..

## V. EFFETTI DELL'OPERAZIONE

### a) Rotte Roma/Budapest e vv. e Milano/Budapest e vv.

14 - A seguito degli accordi conclusi fra MALEV e ALITALIA, quest'ultima cesserà di offrire con propri aeromobili i servizi di linea sulle rotte tra l'Italia e l'Ungheria, mentre MALEV aumenterà il numero di servizi che attualmente fornisce su tali rotte. ALITALIA eserciterà i propri servizi di linea tramite MALEV attraverso l'attribuzione anche del proprio codice identificativo ai voli effettuati da MALEV.

La nuova struttura dei collegamenti tra i due aeroporti italiani e Budapest prevede che le frequenze settimanali complessivamente operate da ALITALIA e MALEV per i voli da/per Roma Fiumicino siano incrementate dalle attuali 10 a 14 e che le frequenze settimanali per i voli da/per Milano Malpensa siano

[1] Il load factor sui collegamenti Italia/Ungheria è pari al 44,4% per ALITALIA ed al 46,5% per MALEV.

incrementate dalle attuali 9 a 11. Il Ministero dei Trasporti-Direzione Generale Aviazione Civile ha approvato i programmi di volo per l'estate 1993, che prevedono le nuove frequenze, come risulta dal telegramma inviato ad ALITALIA il 26 marzo 1993.

15 - Dopo la concentrazione, l'unica forma di concorrenza effettiva sulle rotte rilevanti sarà costituita da una concorrenza indiretta, ovvero dalla concorrenza operata da vettori esteri che operano sulle rotte Roma/Budapest e vv. e Milano/Budapest e vv. con scali intermedi nelle proprie basi di armamento (hubs). Nel corso dell'istruttoria è stato confermato che tali alternative assorbono un traffico di dimensioni modeste e che pertanto non rappresentano una efficace alternativa ai collegamenti diretti, se non nei giorni in cui questi non sono operativi o per determinate categorie di utenti.

16 - I vettori stranieri che agiscono in concorrenza indiretta sulle rotte esaminate sono AUSTRIAN AIRLINES, SWISSAIR e LUFTHANSA, che assicurano collegamenti tra Roma o Milano e Budapest, rispettivamente via Vienna, Zurigo, Monaco o Francoforte. Tale concorrenza indiretta è stata stimata da ALITALIA e confermata dalle compagnie aeree interessate in misura complessivamente pari a circa il 10% del traffico. Un limite all'incremento della concorrenza indiretta è costituito dal fatto che la distanza tra Roma o Milano e Budapest non è tale da favorire il collegamento a mezzo di deviazioni in scali ubicati al centro dell'Europa. Stante l'intendimento delle parti di aumentare la frequenza dei collegamenti diretti tra Roma o Milano e Budapest, la rilevanza della concorrenza indiretta appare destinata a diminuire ulteriormente.

17 - Al momento non sono attivi collegamenti diretti tra Italia e l'Ungheria a partire da altri scali italiani al di fuori di quelli menzionati. I collegamenti tra l'Ungheria e altre città italiane sono quindi effettuati con scali intermedi a Roma o a Milano o in altra città europea. Ad esempio, i passeggeri che utilizzano i servizi dell'ALITALIA originano, per il 42,8% da Roma e da Milano, per il 29,8% da altre città italiane, per il 16,5% dall'Ungheria e per il rimanente 10,9% da altri paesi (nota ALITALIA del 25 marzo 1993).

18 - ALITALIA nell'audizione del 10 marzo 1993 e nella nota trasmessa all'Autorità il 25 marzo 1993 ha fatto presente che sul mercato rilevante esisterebbe una concorrenza di tipo potenziale connessa alla possibilità per vettori esteri, attraverso l'utilizzo dei c.d. diritti di quinta libertà, di fare scalo a Roma o Milano con diritti di traffico nell'effettuazione dei collegamenti aerei tra il proprio paese e l'Ungheria.

Dalle risultanze istruttorie è emerso che al momento, non ci sono collegamenti diretti tra Roma o Milano e Budapest effettuati da parte di compagnie di navigazione aeree straniere che esercitano i relativi diritti di traffico. Inoltre, non vi sono vettori che potrebbero operare tali collegamenti senza dover richiedere una apposita autorizzazione alle Autorità aeronautiche italiana e/o ungherese.

19 - E' anche emerso nel corso delle audizioni con altri vettori aerei che l'ingresso sulle rotte Roma/Budapest e vv. e Milano/Budapest e vv., ove fosse consentito, non rientrerebbe comunque tra i loro obiettivi di espansione a medio o breve termine (audizione di TAP del 15 marzo 1993, audizione di LH e di OS del 18 marzo 1993, audizione di Delta del 19 marzo 1993, audizione di IG del 25 marzo 1993).

Solo la compagnia aerea di bandiera rumena, TAROM, ha fatto presente di aver valutato, sia pure in maniera del tutto preliminare ed in un orizzonte temporale non di breve termine, la possibilità di operare sulla rotta Bucarest/Roma e vv. effettuando uno scalo intermedio a Budapest. A tal fine peraltro il Governo Rumeno dovrebbe rinegoziare l'accordo bilaterale con il Governo Ungherese che non prevede che la TAROM possa svolgere servizi di linea diretti tra l'Italia e Budapest (audizione della TAROM del 23 marzo 1993). La concorrenza potenziale è quindi praticamente inesistente e, anche dove presente, non appare probabile che, in un orizzonte temporale ragionevole, essa possa tradursi in una efficace concorrenza effettiva.

**b) Rotta Trieste/Budapest**

20 - Un vettore italiano esterno ai gruppi ALITALIA e MALEV, Air Dolomiti, ha ricevuto in data 29 aprile 1992 l'autorizzazione da parte del Ministero dei Trasporti-Direzione Generale dell'Aviazione Civile ad esercitare il collegamento Trieste/Budapest, anche se ancora non ha attivato il servizio (nota del Ministero dei Trasporti pervenuta il 15 marzo 1993). Su questa rotta quindi l'operazione di concentrazione in esame non produce effetti anticoncorrenziali, dal momento che l'operazione non muta la situazione esistente ed è comunque garantita la concorrenza potenziale.

## VI. MODIFICHE INTERVENUTE NEL CORSO DEL PROCEDIMENTO

21 - L'operazione comporta la creazione di una situazione di monopolio di fatto sui servizi aerei di linea nelle rotte Roma/Budapest e vv. e Milano/Budapest e vv.. Nel corso del procedimento è stata rilevata la possibilità che in seguito all'operazione potesse diminuire ulteriormente la rilevanza, seppure modesta, della concorrenza indiretta garantita da alcuni vettori esteri. E' altresì emersa la quasi completa inesistenza della concorrenza potenziale e comunque l'improbabilità che la stessa possa tradursi in concorrenza effettiva in un breve periodo di tempo.

In un settore nel quale la regolamentazione dell'accesso, dell'attività e delle tariffe è così pervasiva come nel trasporto aereo, l'esplicarsi degli effetti positivi della concorrenza potenziale è primariamente legato all'attenuazione delle barriere amministrative all'ingresso sul mercato.

Ed invero, la concorrenza potenziale può tradursi in concorrenza effettiva soltanto qualora vengano create quelle agevolazioni tecniche ed economiche che permettono al nuovo entrante di non subire un eccessivo svantaggio competitivo rispetto ai concorrenti già presenti sul mercato.

In tale situazione, nel corso della presente istruttoria, l'Autorità ha ritenuto di sollecitare tutti i soggetti economici e istituzionali interessati all'operazione a rimuovere gli ostacoli amministrativi all'ingresso di un nuovo entrante sul mercato. Condizione questa necessaria per creare i presupposti, tecnici ed economici, per favorire l'eventuale cambiamento della concorrenza potenziale in concorrenza effettiva, ove ne ricorressero le condizioni economiche ovvero i comportamenti del monopolista di fatto fossero tali da creare occasioni di profitto adeguate all'entrata di un nuovo operatore.

22 - La principale barriera all'accesso sul mercato di un nuovo concorrente era di carattere istituzionale ed era costituita dalla previsione contenuta nell'accordo bilaterale firmato dal Governo Ungherese e dal Governo Italiano in virtù della quale ciascuno dei contraenti aveva il diritto di designare una sola compagnia aerea per operare sui collegamenti tra i due paesi. ALITALIA, d'intesa e con il consenso di AVRT e di MALEV, al fine di rimuovere gli ostacoli al libero sviluppo della concorrenza che avevano portato all'apertura dell'istruttoria da parte dell'Autorità, si è impegnata a rinunciare, ora per allora, al proprio diritto di esclusiva sulle rotte Roma/Budapest e vv. e Milano/Budapest e vv., assentitele in concessione, a favore di un vettore italiano, non appartenente al gruppo ALITALIA, che desideri esercitare una o entrambe le rotte indicate (nota di ALITALIA pervenuta l'8 aprile 1993). ALITALIA si è altresì attivata nei confronti del Ministero dei Trasporti, richiedendo in data 25 marzo 1993 allo stesso di farsi promotore di una modifica del vigente accordo bilaterale Italia/Ungheria al fine di realizzare l'apertura del mercato alla multidesignazione.

In data 5 aprile 1993 è pervenuta all'Autorità una lettera del Ministero dei Trasporti Italiano con la quale sono state trasmesse le note dei Ministri dei trasporti italiano e ungherese che realizzano l'intesa tra le Autorità aeronautiche in merito alla modifica dell'Accordo aereo bilaterale Italia/Ungheria del 1974 relativamente all'introduzione della multidesignazione nei collegamenti aerei Roma-Budapest e vv. e Milano-Budapest e vv. In tale modo si è realizzata l'apertura dell'accesso al mercato, eliminando la barriera costituita dalla monodesignazione prevista dall'accordo bilaterale.

23 - La barriera di carattere tecnico, invece, consisteva nello svantaggio in cui poteva operare un nuovo entrante al quale non fossero riconosciuti dalle Autorità aeronautiche i medesimi diritti degli operatori già presenti sul mercato. A questo riguardo, nella citata nota, il Ministero dei Trasporti ha comunicato altresì all'Autorità che, "per quanto riguarda gli aspetti operativi di detti collegamenti (frequenze, fasce orarie, aeroporti del sistema Roma/Milano, etc.) le determinazioni relative rientreranno nelle valutazioni dell'Amministrazione che corrisponderà alle richieste dei vettori interessati in funzione delle realtà operative del momento e secondo criteri di pari opportunità". In tal modo l'Amministrazione si è impegnata a valutare le esigenze operative dell'eventuale nuovo entrante secondo criteri oggettivi ed uniformi.

24 - Le parti hanno altresì assunto impegni finalizzati a garantire che al nuovo entrante non venga imposto uno svantaggio economico iniziale maggiore di quello che, di regola, avrebbe una compagnia aerea all'avvio di un nuovo servizio. Al riguardo esse si sono obbligate a concludere con il potenziale nuovo entrante un accordo di interline[2], secondo termini e condizioni conformi alla prassi commerciale e con le

[2] Per accordo di interline si intende un accordo in base al quale le compagnie aeree sono autorizzate a vendere i servizi delle altre compagnie riconoscendo la intercambiabilità dei rispettivi biglietti.

usuali garanzie finanziarie. In questo modo sarà assicurato al nuovo concorrente, malgrado la minore frequenza di voli che esso potrà offrire, di poter esercitare una efficace concorrenza alle compagnie di navigazione aerea già operanti.

CONSIDERATO che, valutando la peculiarità del mercato del trasporto aereo, la rinuncia al diritto di esclusiva operata dalle parti, gli altri impegni assunti dalle parti e dalle Autorità aeronautiche, e soprattutto l'apertura dei collegamenti aerei Roma/Budapest e vv. e Milano/Budapest e vv. alla multidesignazione operata dallo scambio di note tra i Ministri dei Trasporti Italiano e Ungherese, costituiscono elementi atti a modificare significativamente le condizioni economiche e giuridiche alla luce delle quali deve essere valutato il progetto di concentrazione notificato;

RITENUTO pertanto che l'operazione esaminata, pur conducendo al rafforzamento della posizione dominante di ALITALIA sul mercato, alla luce degli impegni assunti dalle parti e delle modifiche della regolamentazione relativa ai mercati interessati realizzatesi durante il procedimento, non elimina o riduce in modo sostanziale e durevole la concorrenza, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 287/90

DELIBERA

la chiusura dell'istruttoria ai sensi dell'articolo 18, comma 2, della legge n. 287/90.

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

Le conclusioni di cui sopra saranno comunicate, ai sensi dell'articolo 16, comma 8, della legge n. 287/90 al Ministero dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato.

Avverso il presente provvedimento, ai sensi dell'articolo 33, comma 1, della legge n. 287/90, può essere proposto ricorso davanti al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio, entro il termine di giorni sessanta dalla data di notificazione.

IL SEGRETARIO GENERALE
*Alberto Pera*

IL PRESIDENTE
*Francesco Saja*

* * *