C11608 – ALITALIA - COMPAGNIA AEREA ITALIANA/RAMO DI AZIENDA DI WIND JET (NEWCO)
Provvedimento n. 23739

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 13 luglio 2012;

SENTITO il Relatore Dottor Salvatore Rebecchini;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTA la comunicazione di Alitalia - Compagnia Aerea Italiana S.p.A. pervenuta il 30 aprile 2012, integrata in data 3 maggio 2012;

VISTA la propria richiesta di informazioni inviata alla società Alitalia - Compagnia Aerea Italiana S.p.A. in data 24 maggio 2012, con conseguente interruzione dei termini ai sensi dell'articolo 5, comma 3, del D.P.R. n. 217/1998;

VISTA la risposta della società Alitalia - Compagnia Aerea Italiana S.p.A. alla suddetta richiesta di informazioni, pervenuta in data 29 maggio 2012;

VISTA la propria delibera del 6 giugno 2012, con la quale è stato avviato, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della n. 287/90, il procedimento nei confronti delle società Alitalia - Compagnia Aerea Italiana S.p.A. e Wind Jet S.p.A.;

VISTI gli atti del procedimento e la documentazione acquisita nel corso dell'istruttoria;

VISTO il termine di conclusione della fase istruttoria fissato al 13 luglio 2012;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Alitalia - Compagnia Aerea Italiana S.p.A. (di seguito, Alitalia) è una società per azioni di diritto italiano, a capo dell'omonimo gruppo operante nelle attività di trasporto aereo passeggeri su voli di linea e trasporto aereo merci, del quale fa parte anche la società Air One S.p.A. (di seguito, AirOne). Costituitasi nel 2008 a seguito dell'acquisizione di parte delle società e aziende del gruppo Alitalia e dell'intero gruppo AirOne, Alitalia collega 79 destinazioni tra Italia e resto del mondo, con 2272 frequenze settimanali su 143 rotte. Nello specifico, Alitalia serve 25 destinazioni nazionali per 1465 frequenze settimanali sul territorio nazionale, nonché 54 destinazioni internazionali e intercontinentali per 807 frequenze settimanali, avvalendosi a tale fine di 7 basi operative: Roma, Milano Linate, Milano Malpensa, Torino, Venezia, Napoli e Catania. La società, inoltre, aderisce all'alleanza tra vettori SkyTeam e ha in essere diversi accordi di *code sharing*.
2. Il capitale azionario di Alitalia è frazionato tra oltre 20 società; la partecipazione più rilevante è attualmente detenuta da Air France-KLM S.A. (25%), a cui seguono le partecipazioni di FIRE S.p.A. (11% circa), Intesa San Paolo S.p.A. (9% circa), Atlantia S.p.A. (9% circa) IMMSI S.p.A. (7%), T.H. S.A. (5% circa) Toto S.p.A. (5% circa). Il resto dei soci detiene quote inferiori, anche largamente, al 5% del capitale sociale. Secondo quanto già rilevato in precedenti decisioni, Alitalia non è controllata stabilmente da alcuno dei predetti soggetti, dal momento che, in ragione delle disposizioni statutarie, nessun azionista esercita, singolarmente o congiuntamente, una influenza determinante sulla società[1]. Nel 2011 il fatturato di Alitalia è stato di circa 3,4 miliardi a livello mondiale, di cui circa 1,4 miliardi a livello nazionale.
3. Wind Jet S.p.A. (di seguito, WindJet) è una società per azioni di diritto italiano operante dal 2003 nel trasporto aereo di passeggeri su voli di linea, prevalentemente all'interno del territorio nazionale, specializzata nell'offerta di servizi *low cost*. WindJet è controllata dalla società finanziaria Finaria S.p.A., a sua volta riconducibile a una persona fisica. Nel 2011 il fatturato di WindJet è stato di circa 242 milioni di euro, quasi interamente realizzati in Italia.

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

4. L'operazione in esame consiste nell'acquisizione delle attività di WindJet da parte di Alitalia. In particolare, è stata prevista la costituzione di una *newco* in cui sarà conferito il ramo d'azienda di WindJet, comprensivo – oltre ad attività, passività, obbligazioni e rapporti contrattuali – di beni materiali e immateriali, tra cui il marchio "Wind Jet", tutti gli aeromobili commerciali destinati a voli di linea con relativi contratti di *leasing*, impianti, macchinari e attrezzature strumentali all'esercizio dell'attività. Con specifico riferimento agli *assets* operativi dei servizi di trasporto aereo di passeggeri su voli di linea, nella *newco* saranno conferite tutte le bande orarie e i relativi permessi dei voli attualmente nella disponibilità di WindJet.
5. La *newco* sarà rilevata da parte di Alitalia a mezzo di un apposito contratto di acquisizione; tale contratto prevede altresì un patto di non concorrenza a carico della persona fisica cui è riconducibile l'attuale titolarità di WindJet.

---

[1] *[Cfr. provv. n. 23496 dell'11 aprile 2012, C9812B - Monitoraggio post-concentrazione/Compagnia Aerea Italiana/Alitalia-Linee Aeree Italiana-Air One, par. 5.]*

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

6. L'operazione comunicata, in quanto comporta l'acquisizione del controllo di parti di un'impresa, costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1 lettera *b*), della legge n. 287/1990. Essa rientra nell'ambito di applicazione della legge n. 287/1990 non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento CE 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, nell'ultimo esercizio a livello nazionale, dall'insieme delle imprese interessate è stato superiore a 468 milioni di euro.

IV. IL PROCEDIMENTO

7. In data 6 giugno 2012, l'Autorità ha avviato un procedimento istruttorio ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della n. 287/90, nei confronti di Alitalia, ritenendo che l'operazione fosse suscettibile di determinare, ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 287/1990, la creazione o il rafforzamento di una posizione dominante, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza, sui seguenti mercati rilevanti relativi al trasporto aereo passeggeri effettuato su voli di linea: (1) Catania-Bologna; (2) Catania-Milano Linate; (3) Catania-Milano Malpensa; (4) Catania-Pisa; (5) Catania-Roma; (6) Catania-Venezia; (7) Palermo-Milano; (8) Palermo-Roma; (9) Palermo-Torino. Il provvedimento di avvio d'istruttoria è stato notificato a Alitalia e WindJet il 6 giugno 2012, e pubblicato sul sito internet il 7 giugno: da tale data sono decorsi i termini per la presentazione di eventuali istanze di partecipazione all'istruttoria, ai sensi dell'articolo 7 del D.P.R. n. 217/1998. La società Easyjet Airline Company Ltd. (di seguito, easyJet) ha presentato istanza di partecipazione al procedimento, che è stata accolta.

8. Nel corso del procedimento sono state inviate richieste di informazioni alle società AirOne, Alitalia, Blue Panorama S.p.A. (di seguito, BluePanorama), easyJet, Meridiana Fly S.p.A. (di seguito, Meridiana), Ryanair Ltd. (di seguito, Ryanair), Società Aeroporto Catania - SAC S.p.A., Società di Gestione dell'Aeroporto di Palermo - GES.A.P. S.p.A., Volotea S.L. (di seguito, Volotea), nonché all'associazione Assoclearance (di seguito, Assoclearance).

9. Sempre nel corso del procedimento sono state sentite in audizione Alitalia (in data 21 giugno, 6 e 9 luglio 2012), easyJet (in data 3 luglio 2012) Assoclearance (9 luglio 2012), e Meridiana (4 luglio 2012): i rappresentanti di Alitalia, inoltre, hanno chiesto e ottenuto un incontro (21 giugno 2012) volto a definire la presentazione di eventuali impegni. Le società Alitalia e easyJet, infine, hanno ripetutamente esercitato il proprio diritto di accesso agli atti del fascicolo istruttorio.

V. LE RISULTANZE ISTRUTTORIE

V.I. Caratteristiche del settore e definizione dei mercati rilevanti

10. L'operazione in esame interessa il settore del trasporto aereo passeggeri effettuato su voli di linea (*scheduled flights*), in ambito nazionale ed internazionale. Le attività del settore risultano caratterizzate da una complessa regolamentazione di tipo tecnico sviluppata da parte di organismi diversi, spesso di tipo associativo, alcuni dei quali deputati ad attività istituzionali di pianificazione e controllo: tra tali soggetti vanno ricordati la International Civil Aviation Organization, la International Air Transport Association (di seguito, IATA) e, limitatamente all'Italia, l'Ente Nazionale Aviazione Civile (di seguito, ENAC) e Assoclearance.

11. Con riferimento all'ordinamento comunitario, da tempo dedicatosi a sviluppare uno scenario di "cielo unico" quantomeno europeo attraverso l'adozione di complessi pacchetti regolamentari[2], ai fini della presente operazione va ricordata l'esistenza di un'apposita normativa relativa ad alcuni aspetti gestionali condizionanti in maniera diretta l'esercizio di attività in regime di concorrenza, a partire dall'assegnazione alle compagnie aeree dei permessi di utilizzo delle infrastrutture aeroportuali[3]. Per operare all'interno di un aeroporto, infatti, i vettori necessitano del riconoscimento di appositi permessi al decollo e all'atterraggio, cui ci si riferisce con il termine di banda oraria o "*slot*"[4]: nel caso degli aeroporti di dimensioni maggiori sotto il profilo infrastrutturale o comunque soggetti a traffico elevato, l'assegnazione degli *slot* rientra in un piano di coordinamento complessivo, il che fa sì che si indichi tali aeroporti come "coordinati". Un recente pacchetto di proposte di regolamenti prevede l'introduzione di alcune significative novità proprio in relazione all'assegnazione degli *slot* e alla loro trasferibilità tra vettori[5]; allo stato, tuttavia, non è possibile prevedere se e quando tale revisione della disciplina entrerà effettivamente in vigore.

---

2 *[Al programma Single European Sky sono anche riconducibili le attività di Eurocontrol, l'organizzazione europea deputata alla sicurezza dei voli.]*

3 *[Cfr. Regolamento (CEE) n. 95/93 del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità, così come modificato da successivi regolamenti.]*

4 *[In base all'art. 2, lett. a) del Reg. n. 95/93, per banda oraria o slot s'intende il permesso dato da un soggetto a ciò preposto, definito coordinatore, "di utilizzare l'intera gamma di infrastrutture aeroportuali necessarie per operare un servizio aereo in un aeroporto coordinato ad una data e in un orario specifici (…) al fine di atterrare o decollare".]*

5 *[Cfr. Pacchetto aeroporti - Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti dell'Unione Europea, COM(2011) 827 definitivo, 1 dicembre 2011.]*

12. Per quanto riguarda l'analisi del settore del trasporto aereo passeggeri sotto il profilo *antitrust*, in base a consolidati precedenti nazionali e comunitari costituisce un distinto mercato rilevante ogni collegamento tra coppie di città o di aeroporti, in applicazione del *city-pair method*, o metodo delle coppie di origine-destinazione ("O&D"): ciò in quanto tali coppie rappresentano l'origine e la destinazione dello spostamento e, in quanto tali, non sono sostituibili dal punto di vista della domanda.

13. L'accoppiamento di origine-destinazione interessa i rispettivi bacini di utenza degli aeroporti (*catchment area*), ai quali, sulla base di precedenti comunitari e nazionali, viene ordinariamente assegnato come misura indicativa un raggio – a partire dal singolo aeroporto – di circa 100 Km[6]. Ognuno dei mercati così definiti, pertanto, non coincide necessariamente con i soli collegamenti tra i due aeroporti agli estremi della rotta, ma può comprendere anche i voli tra aeroporti i cui rispettivi bacini di utenza si sovrappongano in misura significativa con i bacini di utenza di aeroporti limitrofi. 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.

14. Con riguardo alla sostituibilità tra voli diretti e voli 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 dal lato della domanda 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. In maniera analoga viene normalmente considerata la sostituibilità del trasporto aereo con altri mezzi di trasporto per ciascuno dei mercati individuati (c.d. concorrenza intermodale): a tale fine vengono prese in considerazione le distanze che separano i punti di origine e destinazione di ciascun collegamento interessato, i tempi di percorrenza, le frequenze di collegamento, le caratteristiche delle modalità di trasporto disponibili (costi, *comfort*, ecc.).

15. La domanda del trasporto aereo è solitamente distinta in due categorie di clientela, sulla base della diversa importanza attribuita dai consumatori ai fattori del tempo e del prezzo. A questo proposito, la categoria *time-sensitive* è stata tradizionalmente associata al segmento *business*, ovvero una clientela in viaggio per motivi affari che, nel richiedere un certo livello di flessibilità nei tempi degli spostamenti, presenta una minore elasticità rispetto al prezzo; alla categoria *price-sensitive*, per contro, è solito ricondursi il segmento *leisure*, rappresentato da una clientela in viaggio per motivi di turismo. Si tratta, tuttavia, di una distinzione da effettuarsi caso per caso[7], attraverso una varietà di *proxy* che, tra l'altro, tengano debitamente conto anche dell'ibridazione attualmente in corso tra differenti modelli operativi dei vettori aerei, rispetto a cui una distinzione netta tra segmento *business* e *leisure* risulta meno netta che in passato.

16. In linea con quanto appena considerato va detto che, sebbene la definizione dei mercati rilevanti si basi principalmente su considerazioni rispetto al lato della domanda, verifiche dal lato dell'offerta costituiscono un elemento significativo di miglior approfondimento dell'analisi *antitrust* di una concentrazione, in particolare a fronte delle eventuali peculiarità dell'industria di riferimento e ai fini della migliore valutazione della concorrenza potenziale. Nel caso del trasporto aereo, oltre alla già vista gestione complementare che lo caratterizza occorre effettivamente considerare come comprenda attività che necessitano di rilevanti investimenti, relativi alla flotta di aeromobili e alle attività di supporto a terra, per lo più concentrate all'interno di strutture aeroportuali.

17. Sempre nella prospettiva dell'offerta assume particolare rilevanza la caratteristica della stagionalità della domanda, la quale tende a concentrarsi nei mesi estivi, e dal cui andamento dipendono pertanto variazioni nella programmazione dei voli: anche per tale ragione, ai fini delle attività organizzative complessive, a livello internazionale sono state individuate dalla IATA due distinte stagioni, ovvero la *Summer* (dall'ultima domenica di marzo al sabato precedente l'ultima domenica di ottobre) e la *Winter* (dall'ultima domenica di ottobre al sabato precedente l'ultima domenica di marzo).

18. Rispetto alle strutture operative a terra necessarie a operare i voli, occorre distinguere gli aeroporti ordinari dagli *hub*: nel secondo caso si tratta di aeroporti, solitamente di dimensioni maggiori, che le compagnie aeree impiegano come centri di smistamento dei passeggeri per consentire loro di raggiungere la loro destinazione finale attraverso una combinazione di voli (c.d. *hub and spoke distribution model*), nonché come base di armamento dei propri aeromobili. Quando all'interno di un aeroporto una percentuale particolarmente elevata di partenze/arrivi sia offerta da un'unica impresa di trasporto aereo si parla di *fortress hub*; un aeroporto dal quale, pur non essendo il proprio *hub* di riferimento, un vettore offra voli verso una pluralità di destinazioni, può invece essere definito *focus city* o *micro-hub*.

19. Nel caso di alcuni aeroporti il numero degli *slot* può risultare soggetto a stringenti limitazioni di carattere legale-amministrativo (es. tetto massimo fissato per esigenze di tutela dell'ambiente e della salute) o tecnico-strutturale (impossibilità materiale di operare altre movimentazioni di aeromobili), le quali, dal punto di vista concorrenziale, rappresentano tipicamente delle barriere all'ingresso: per quanto d'interesse ai fini della presente operazione ciò si verifica, come si vedrà meglio di seguito, all'aeroporto di Milano Linate, nonché, seppur in misura minore, a Roma Fiumicino (*infra*, §§ 42 ss.; §§ 61 ss.).

---

6 *[Cfr. Corte di Giustizia, T-342/07, sentenza del 6 luglio 2010, Ryanair Holdings v. Commission, par. 110 ss.]*

7 *[V. Corte di Giustizia, T-342/07, cit., par. 106 ss.]*

20. La considerazione delle barriere all'ingresso va inoltre completata tenendo a mente i "*Grandfathering Rights*", o diritti d'anzianità, un principio fondamentale della regolamentazione delle attività di trasporto aereo in base al quale il vettore al quale sia già stato assegnato uno *slot*, e che abbia operato voli in tale banda per almeno l'80% di un'intera stagione IATA, ha diritto a mantenere lo *slot* anche nella stagione successiva[8] sulla base di un'assegnazione (*clearance*) che, per quanto attiene all'Italia e limitatamente agli aeroporti coordinati, viene effettuata da Assoclearance. Da tali peculiarità nella titolarità e disponibilità degli *slot* consegue che, all'interno di aeroporti presentanti limitazioni di tipo legale-amministrativo o tecnico-strutturale alle bande orarie disponibili, possa risultare praticamente impossibile lo sviluppo o addirittura l'ingresso di operatori in concorrenza con quelli già presenti.

21. Infine, rispetto al settore del trasporto aereo passeggeri va considerato come, quantomeno nel corso dell'ultimo decennio, rispetto al modello commerciale e industriale tradizionale se ne sia affermato uno distinto, solitamente definito *low cost*. Pur a fronte della varietà di modelli di *business* riconducibili a tale categoria, è possibile sostenere che il trasporto aereo *low cost* si caratterizzi, dal lato della domanda, per l'applicazione di tariffe particolarmente economiche a fronte di servizi essenziali, mentre, dal lato dell'offerta, per una razionalizzazione marcata delle attività operative in vista di un'aggressiva riduzione dei costi.

22. Sotto il profilo organizzativo dei servizi, tale riduzione viene spesso perseguita attraverso lo sviluppo da parte dei vettori di *network* di volo *point to point* – punti in molti casi rappresentati da aeroporti secondari che presentano minori costi di gestione, o addirittura forniscono incentivi di vario tipo al loro impiego – a scapito del già noto modello *hub and spoke*, salva comunque la necessità di disporre di opportune basi logistiche lungo il *network*. A tale modalità operativa corrisponde, sempre dal lato dell'offerta, una significativa flessibilità nella selezione delle rotte operabili con una conseguente dinamicità dell'offerta tra una stagione e l'altra, salva naturalmente la disponibilità di *slot* per le attività di decollo e atterraggio.

V.II. Natura industriale dell'operazione in esame e rotte interessate

23. La concentrazione tra Alitalia e WindJet s'inserisce nel più ampio contesto di consolidamento del settore dell'aviazione civile osservabile a livello mondiale, anche a fronte della contestuale emergenza di forti pressioni concorrenziali dipendenti dai vettori *low cost* sulle compagnie aeree di tipo tradizionale, ma con una serie di peculiarità proprie dell'Italia, riscontrabili in particolare nelle barriere all'entrata di tipo legale-amministrativo e tecnico-strutturali esistenti in alcuni degli aeroporti interessati dalle attività dei due vettori citati.

24. Nel corso del procedimento Alitalia ha chiarito come i propri obiettivi di tipo industriale rispetto all'acquisizione di WindJet corrispondano all'affermazione di "*un modello operativo e industriale multi-brand*", tale da consentire al gruppo di declinare un'offerta in modo opportunamente segmentata rispetto alla domanda del trasporto aereo passeggeri (doc. 27, p. 2). Tenuto conto della presenza all'interno del gruppo Alitalia di AirOne, che si presenta come "*smart carrier*" (doc. 19, p. 2), ovvero orientato a un modello di *business* già assai vicino a quello *low cost*, la Concentrazione consentirà ad Alitalia di consolidare la propria presenza in tale segmento, dove WindJet si è affermata da tempo come un operatore di riferimento in ambito nazionale.

25. L'operazione in esame, inoltre, s'inserisce in uno scenario competitivo piuttosto ben definito per quel che riguarda i collegamenti interni alla nazione, a fronte di un numero di operatori principali ormai circoscritto ai vettori Ryanair, easyJet, BluePanorama (con le attività a marchio Blu-Express) e Meridiana. A conferma di quanto sopra accennato rispetto all'evoluzione dei modelli di *business* delle compagnie aeree, si rileva che, pur potendo qualificare le prime tre compagnie citate come *low cost*, le modalità operative delle stesse risultano differenti. Ryanair, per esempio, predilige aeroporti di tipo locale, solitamente non coordinati e insistenti ai margini delle *catchment area* delle destinazioni principali, mentre sia easyJet che BluePanorama operano direttamente dagli aeroporti di dimensioni maggiori (sul punto v. meglio *infra*, §§ 52 ss.). Per quanto riguarda Meridiana, cui è riconducibile anche il vettore AirItaly, le caratteristiche del modello di servizio *low cost* sono più sfumate, con una netta preferenza per gli aeroporti di dimensioni maggiori e coordinati adottati come *focus cities*.

26. A fronte di tale scenario, ai fini della valutazione concorrenziale dell'operazione sono state prese in considerazione le rotte sulle quali risultano attualmente operare sia Alitalia che WindJet, e sulle quali si verificherà dunque, a valle della concentrazione, una sovrapposizione delle rispettive attività. Tali rotte, tutte interne al territorio nazionale, sono: *(1)* Catania-Milano Linate; *(2)* Palermo-Milano Linate; *(3)* Catania-Roma Fiumicino; *(4)* Palermo-Roma Fiumicino; *(5)* Catania-Bologna; *(6)* Catania-Pisa; *(7)* Catania-Venezia; *(8)* Palermo-Torino. Tenuto conto di quanto sopra considerato (*supra*, §§ 15 ss.), la valutazione concorrenziale degli effetti della concentrazione su tali rotte è stata inoltre effettuata alla luce delle peculiarità di alcuni degli aeroporti interessati, nei termini di seguito riportati, rilevanti ai fini dell'individuazione dei diversi mercati rilevanti e della conseguente stima della concorrenza potenziale.

V.III. Mercati rilevanti ai fini della valutazione della concentrazione

Rotte da/per Catania-Milano e Palermo-Milano

27. Nel provvedimento di avvio del procedimento relativo all'operazione in esame è stata sottolineata la questione del grado di sostituibilità tra gli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa, in linea con quanto già in precedenza considerato rispetto *(i)* all'esistenza di un sistema aeroportuale milanese ricomprendente perlomeno i due aeroporti

---

8 *[Cfr. art. 8, par. 2, Reg. n. 95/93.]*

citati, e *(ii)* la sostituibilità soltanto parziale tra gli stessi dal lato della domanda. Quanto al secondo punto, è stata registrata infatti una percentuale di passeggeri che, perlomeno rispetto ad alcune rotte, effettuano l'andata e il ritorno in giorni diversi[9] (c.d. traffico *overnight*, da intendersi quale ulteriore *proxy* della clientela *leisure*).

28. Le analisi economiche svolte nel corso dell'istruttoria rispetto alle rotte interessate dall'operazione hanno permesso di approfondire la questione nei termini di seguito meglio indicati (*infra*, §§ 34 ss.). Prima di procedere alla rassegna di tali analisi, in ogni caso, si fornisce qui di seguito una visione generale delle dimensioni delle attività sulle rotte da/per Milano (comprensive, dunque, sia di Linate che Malpensa) interessate dalla concentrazione in esame, sulla base di dati distinti per frequenze dei voli e volumi dei passeggeri, seguita da una considerazione delle peculiarità strutturali e regolamentari dell'aeroporto di Linate.

Tabella 1. Numero di frequenze a/r operate sulle Rotte da/per Milano nei giorni feriali e festivi. Periodo: *Winter 2010/2011 - Summer 2012*.

Vettore/ Rotta-Stagione IATA	**Alitalia-CAI**		**WindJet**		***post-merger***		**Meridiana**		**easyJet**		**Altri**	
	feriale	**festivo**	**feriale**	**festivo**	***feriale***	***festivo***	**festivo**	**festivo**	**feriale**	**festivo**	**feriale**	**festivo**
Catania - Milano*												
winter 2010/2011	6	5	3	3	***9***	***8***	2	2	3	3	-	-
summer 2011	8	7	3	4	***11***	***11***	1	1	3	3	3	2
winter 2011/2012	7	6	3	4	***10***	***10***	1	1	2	2	-	-
summer 2012	8	8	4	4	***12***	***12***	1	1	3	3	-	-
Catania - Linate												
winter 2010/2011	4	3	1	1	***5***	***4***	2	2	-	-	-	-
summer 2011	6	5	1	2	***7***	***7***	1	1	-	-	1	1
winter 2011/2012	5	4	1	2	***6***	***6***	1	1	-	-	-	-
summer 2012	6	6	1	2	***7***	***8***	1	1	-	-	-	-
Palermo - Milano*												
winter 2010/2011	7	6	1	1	***8***	***7***	1	1	3	3	-	-
summer 2011	7	7	1	1	***8***	***8***	-	-	3	3	1	1
winter 2011/2012	6	5	1	1	***7***	***6***	-	-	3	3	-	-
summer 2012	7	7	1	1	***7***	***7***	-	-	3	3	-	-
Palermo - Linate												
winter 2010/2011	5	4	1	1	***6***	***5***	1	1	-	-	-	-
summer 2011	5	5	1	1	***6***	***6***	-	-	-	-	-	-
winter 2011/2012	5	4	1	1	***6***	***5***	-	-	-	-	-	-
summer 2012	5	5	1	1	***6***	***6***	-	-	-	-	-	-

* Include gli scali di Milano Linate e Milano Malpensa.

Fonte: elaborazioni AGCM sui dati agli atti del fascicolo.

9 *[V. provv. n. 23496 dell'11 aprile 2012, C9812B, cit., par. 18 ss.]*

Tabella 2. Numero totale di passeggeri (in entrambe le direzioni) sulle Rotte da/per Milano e quote di mercato dei vettori operanti su tali rotte. Periodo: 2009-2011.

Vettore / Rotta-Anno	Totale passeggeri	quota di mercato					
		Alitalia-CAI	WindJet	*post-merger*	Meridiana	easyJet	Altri
Catania - Milano*							
2009	1.276.460	44	18	***62***	11	21	5
2010	1.350.198	45	23	***69***	11	20	1
2011	1.534.928	40	26	***67***	10	19	4
Catania - Linate							
2009	837.947	47	27	***74***	26	-	-
2010	805.870	53	28	***81***	19	-	-
2011	809.155	53	28	***81***	19	-	-
Palermo - Milano*							
2009	890.992	50	10	***60***	6	31	3
2010	947.472	52	10	***62***	5	28	5
2011	919.821	56	9	***65***	2	28	5
Palermo - Linate							
2009	494.709	65	19	***84***	16	-	-
2010	479.110	71	18	***89***	11	-	-
2011	464.164	79	19	***98***	2	-	-

* Include gli scali di Milano Linate e Milano Malpensa.
Fonte: elaborazioni AGCM sui dati agli atti del fascicolo.

29. Come si evince dalle Tabelle 1 e 2 sopra riportate, l'operazione in esame determinerà la riconduzione ad Alitalia di quote di mercato elevate. Infatti, ove si assuma per mercato rilevante rotte aventi come punto di arrivo/partenza il sistema aeroportuale milanese comprensivo di Linate e Malpensa, la quota congiunta di Alitalia e Windjet post-concentrazione corrisponderà – in termini di passeggeri trasportati nell'anno 2011 – al 67% per la rotta Catania-Milano e al 65% per la rotta Palermo-Milano.
30. A fronte di tali quote sono presenti altri due vettori concorrenti, con quote più basse: per quanto riguarda la rotta Catania-Milano, primo concorrente risulta essere easyJet con una quota del 19%, seguito da Meridiana con il 10%, mentre sulla rotta Palermo-Milano easyJet arriva al 28%, con un ulteriore 2% riconducibile a Meridiana. Ove poi si verifichino gli effetti rispetto alle due rotte dalla Sicilia aventi per specifica destinazione Linate, le quote congiunte di Alitalia e WindJet corrispondono rispettivamente all'81% e 98%, con la presenza nel primo caso di Meridiana quale unico concorrente presente.
31. Con specifico riferimento alle attività di WindJet sulle rotte Catania-Milano e Palermo-Milano, nella corrente stagione *Summer 2012* il vettore opera secondo il seguente programma lungo tutti i giorni della settimana:

Tabella 3. Orario voli operati da WindJet sulle rotte Milano Linate-Catania nella stagione IATA *Summer 2012*.

rotta	partenza	arrivo
Catania - Milano Linate	08.20	10.05
	17.55	19.40
Milano Linate - Catania	11.00	12.40
	20.35	22.15

Tabella 4. Orario voli operati da WindJet sulle rotte Milano Linate-Palermo nella stagione IATA *Summer 2012*.

rotta	partenza	arrivo
Palermo - Milano Linate	11.55	13.30
Milano Linate - Palermo	14.20	15.55

32. Dagli accertamenti istruttori, peraltro, è emerso che alcuni voli di WindJet siano operati in disallineamento orario o addirittura assenza di *slot* correttamente assegnati. Più in dettaglio, è stato verificato *(1)* un disallineamento di un'ora nell'utilizzo dello *slot* per il volo da Linate a Catania della mattina, che viene operato con partenza alle ore 11.00

anziché alle ore 10.00, e *(2)* un'attività di volo in assenza di *slot* assegnati, dal lunedì al venerdì rispetto al volo *i)* in partenza da Catania alle ore 17.55 e in arrivo a Linate alle ore 19.40, e *ii)* in partenza da Linate alle ore 20.35 e in arrivo a Catania alle ore 22.15; nei giorni di sabato e domenica l'assegnazione dello *slot* sarebbe invece effettivamente regolare anche per tali voli.

33. Richiesta di chiarimenti in proposito, Assoclearance ha fatto presente che la situazione "*si protrae ormai da alcuni anni, dal momento che lo slot venne assegnato in maniera temporanea a WindJet nel momento in cui il vettore Volare cessò di operare; successivamente l'ENAC ha adottato un formale provvedimento per impedire a WindJet di utilizzare tale slot, ma il vettore ha fatto ricorso dinanzi al giudice amministrativo, e, per quanto è noto, tale ricorso sarebbe ancora pendente*" (doc. 55, p. 1). L'esistenza di tale contenzioso è stata confermata anche da Alitalia (doc. 50, p. 2).

Segmentazione della domanda e sostituibilità tra gli scali all'interno del sistema aeroportuale milanese.

34. Come già anticipato, al fine di appurare il presuntivo impatto dell'operazione sui mercati rilevanti delle rotte da/per Catania e Palermo sono state svolte una serie di analisi economiche sulla base dei dati relativi alla ripartizione dei passeggeri trasportati nell'ultimo triennio sulle medesime rotte da Alitalia, WindJet e easyJet, con il dettaglio delle classi tariffarie di appartenenza dei rispettivi biglietti[10].

35. Al proposito, in linea con quanto rilevato in precedenza (*supra*, § 15) sono state adottate una serie di assunzioni per definire i segmenti di clientela, ovvero: *(i)* i passeggeri con biglietti appartenenti alle classi tariffarie che, in cambio del pagamento di un sovrapprezzo, garantiscono la flessibilità del servizio, costituiscono una *proxy* idonea a rappresentare la componente di domanda *time-sensitive*, e *(ii)* i passeggeri con biglietti rientranti nelle classi tariffarie più rigide (e significativamente meno costose) costituiscono una *proxy* della componente *price-sensitive*[11].

36. I dati acquisiti nel corso dell'istruttoria indicano che, nel corso del 2011, sebbene il 65% dei passeggeri abbia acquistato biglietti in classi tariffarie rigide sia sulla rotta Milano-Catania sia su quella Milano-Palermo (dove per entrambe s'intende con Milano la combinazione di Linate e Malpensa), esiste una quota consistente della domanda, pari a circa circa il 35% dei passeggeri trasportati da Alitalia, WindJet e easyJet, che ha acquistato biglietti in classi tariffarie flessibili[12]. A tale riguardo, il *dataset* disponibile evidenzia che mentre la prima componente della domanda, qualificabile quale *price sensitive,* appare piuttosto indifferente in relazione alla scelta di volare da/per Linate o da/per Malpensa, la seconda categoria di passeggeri, definibili quali *time sensitive,* non si ripartisce equamente tra gli scali di Linate e Malpensa, bensì mostra una spiccata preferenza a servirsi dello scalo di Linate.

In particolare sulla rotta Milano-Catania gran parte dei passeggeri *time sensitive* di WindJet e Alitalia (in media circa il 73% nel 2011) viaggia dallo scalo di Linate (vedi Figura 1).

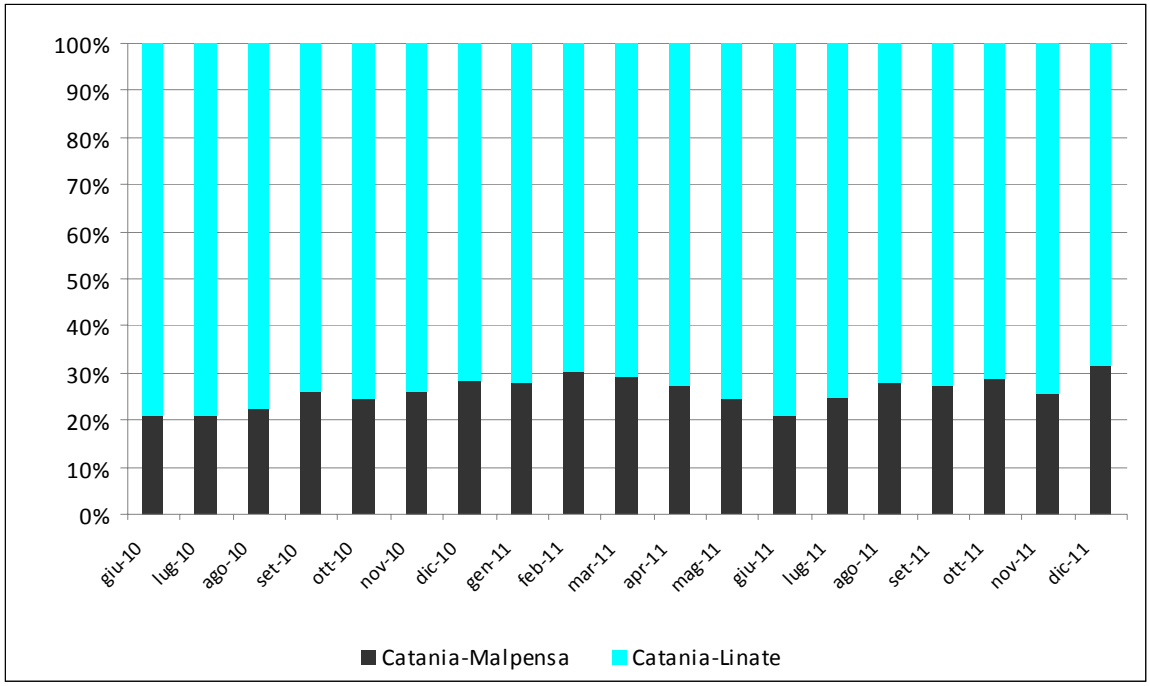
---

[10] *[Rispetto a tale dataset va peraltro segnalato come Alitalia non abbia reso disponibili i dati relativi alle attività di AirOne, sostenendo di non disporne secondo il dettaglio richiesto dagli Uffici. Le seguenti elaborazioni, pertanto, sono da intendersi basate esclusivamente sui passeggeri trasportati da WindJet, Alitalia-CAI (escluso AirOne) e easyJet.]*

[11] *[Per quanto riguarda Alitalia, sono stati considerati time sensitive i passeggeri che scelgono le tariffe "Libera", "Comoda", e "Facile", e price sensitive i passeggerei che scelgono la tariffa "Promo"; nel caso di WindJet, time sensitive sono stati considerati i passeggeri che scelgono le tariffe "Flex", e price sensitive quelli che scelgono la tariffa "Best".]*

[12] *[Risultando solo meno del 10% il numero dei passeggeri che effettua il volo di ritorno in giornata (proxy del viaggiatore overnight).]*

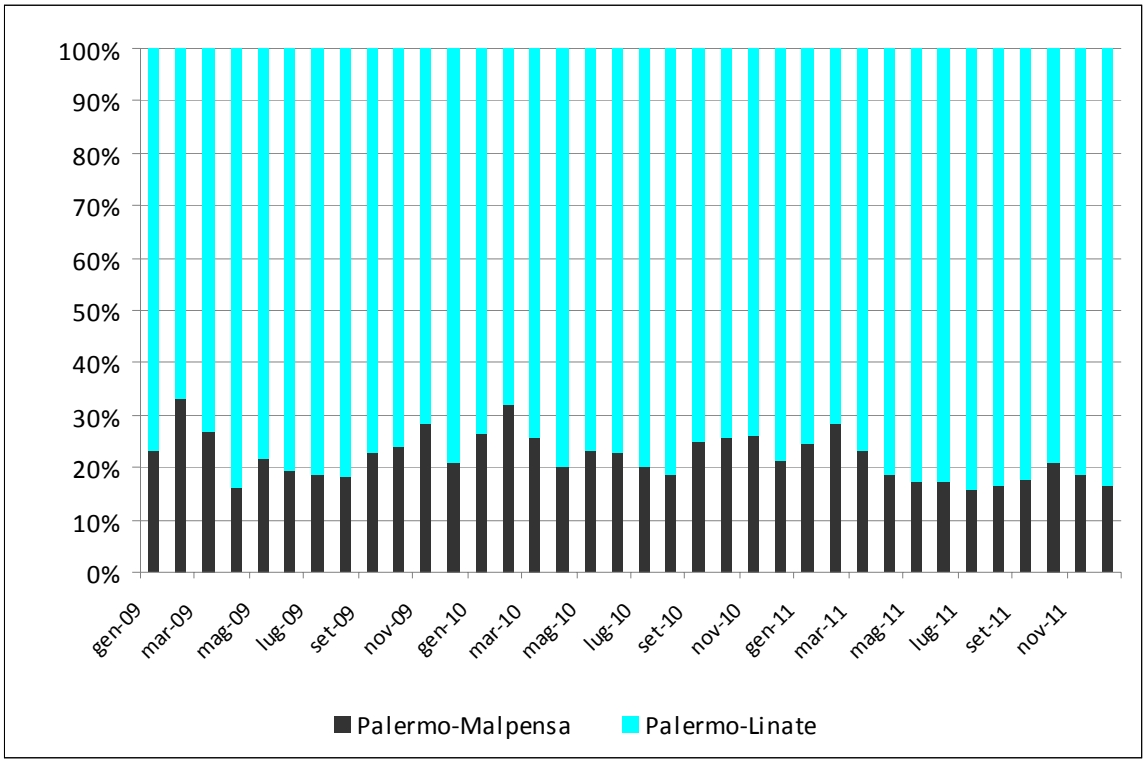
Figura 1. Ripartizione percentuale dei passeggeri *time sensitive* sulla rotta Milano-Catania tra gli scali di Linate e Malpensa. Periodo: giugno 2010-dicembre 2011.



Fonte: elaborazioni AGCM sui dati agli atti del fascicolo.

37. Considerazioni simili possono essere svolte per le rotte Milano-Palermo, dove WindJet non è neppure presente sulla tratta da/per Malpensa. In particolare, come risulta dalla Figura 2 seguente, i passeggeri *time sensitive* che viaggiano dallo scalo di Linate rappresentano in media l'80% del totale passeggeri di questa categoria (dato 2011).

Figura 2. Ripartizione percentuale dei passeggeri time sensitive sulla rotta Milano-Palermo tra gli scali di Linate e Malpensa. Periodo: giugno 2010-dicembre 2011.



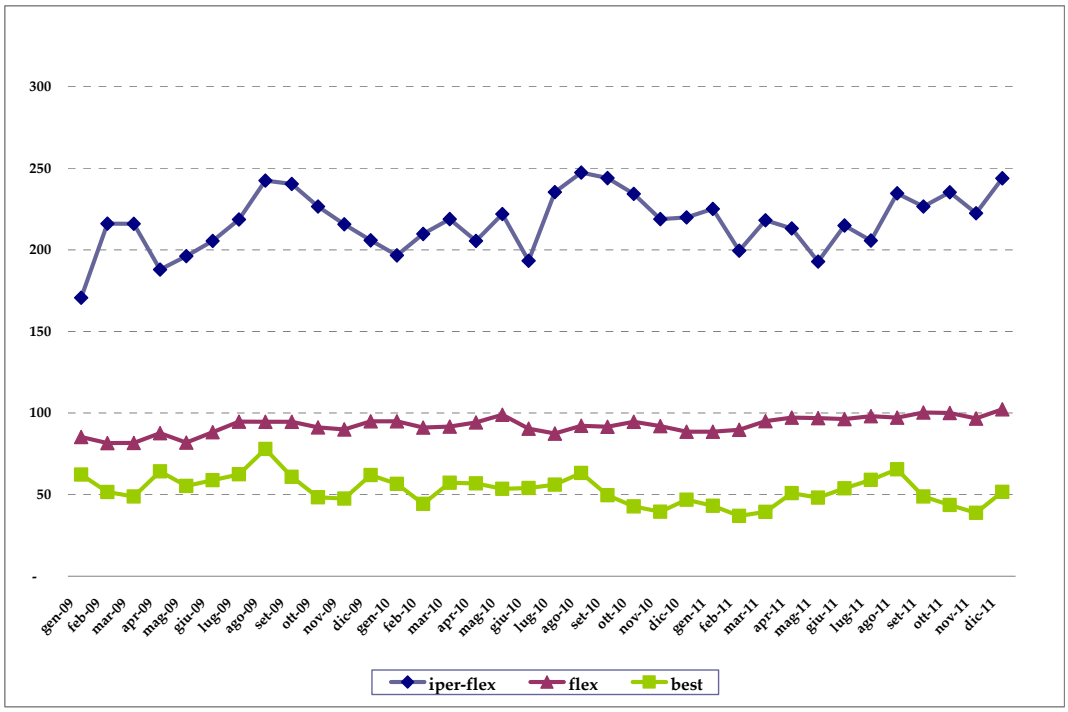
Fonte: elaborazioni AGCM sui dati agli atti del fascicolo.

38. Pur dovendosi ritenere, in ragione della netta prevalenza sulle rotte da/per Catania-Milano e Palermo-Milano di passeggeri *price sensitive* per i quali gli scali di Malpensa e Linate risultano sostituibili, nonché della ridotta percentuale di passeggeri che fanno ritorno in giornata, che i mercati rilevanti siano rappresentati dalle rotte da/per Milano, ai fini dell'analisi degli effetti dell'operazione deve tuttavia evidenziarsi l'esistenza di una più bassa sostituibilità dello scalo di Linate con quello di Malpensa per una parte consistente della domanda, rappresentata dai passeggeri *time sensitive*, i quali, in ragione della valenza che attribuiscono al tempo complessivo del viaggio impiegato per raggiungere la destinazione finale, presentano minore sensibilità alle differenze di prezzo che caratterizzano i collegamenti da/per i due aeroporti milanesi.

39. In altri termini, nei mercati rilevanti definiti dalle rotte Catania-Milano e Palermo-Milano, le rotte da/per Linate e quelle da/per Malpensa rappresentano prodotti verticalmente differenziati sotto il profilo qualitativo. Per una parte significativa della domanda, infatti, la prima tipologia di collegamenti è preferibile in quanto si caratterizza per una minore distanza con il centro della città e, conseguentemente, per una minore durata del tragitto[13]. L'esistenza di due distinti segmenti della domanda appare peraltro confermata dalla presenza di differenziali di prezzo corrisposti da tre distinte categorie di passeggeri, individuate sulla base del data set sopra indicato (in particolare facendo riferimento ai dati disponibili in relazione alle tariffe offerte dai diversi vettori), differenziali che si mostrano particolarmente significativi e stabili nel tempo.

40. Sulla base di quanto sin qui analizzato, rispetto alle rotte Catania-Milano e Palermo-Milano è possibile infatti suddividere le tariffe offerte dai vettori nelle tre seguenti categorie, con conseguente segmentazione della clientela: *(1)* una prima fascia altissima, definibile come iperflessibile ("*iperflex*") e offerta solo da Alitalia, che corrisponde alle due classi tariffarie "Libera" e "*Comoda*" e presenta un andamento indipendente dalle altre; *(2)* una seconda fascia, definibile come flessibile ("*flex*") composta dalle tariffe "*Flex*" di WindJet e "*Facile*" di Alitalia-CAI; *(3)* una terza fascia composta da tutte le tariffe più economiche dei diversi vettori ("*best*"), ovvero "*Promo*" di Alitalia, "*Best*" di WindJet, nonché le tariffe (uniche) di Meridiana da Linate e di easyJet e AirOne da Malpensa.

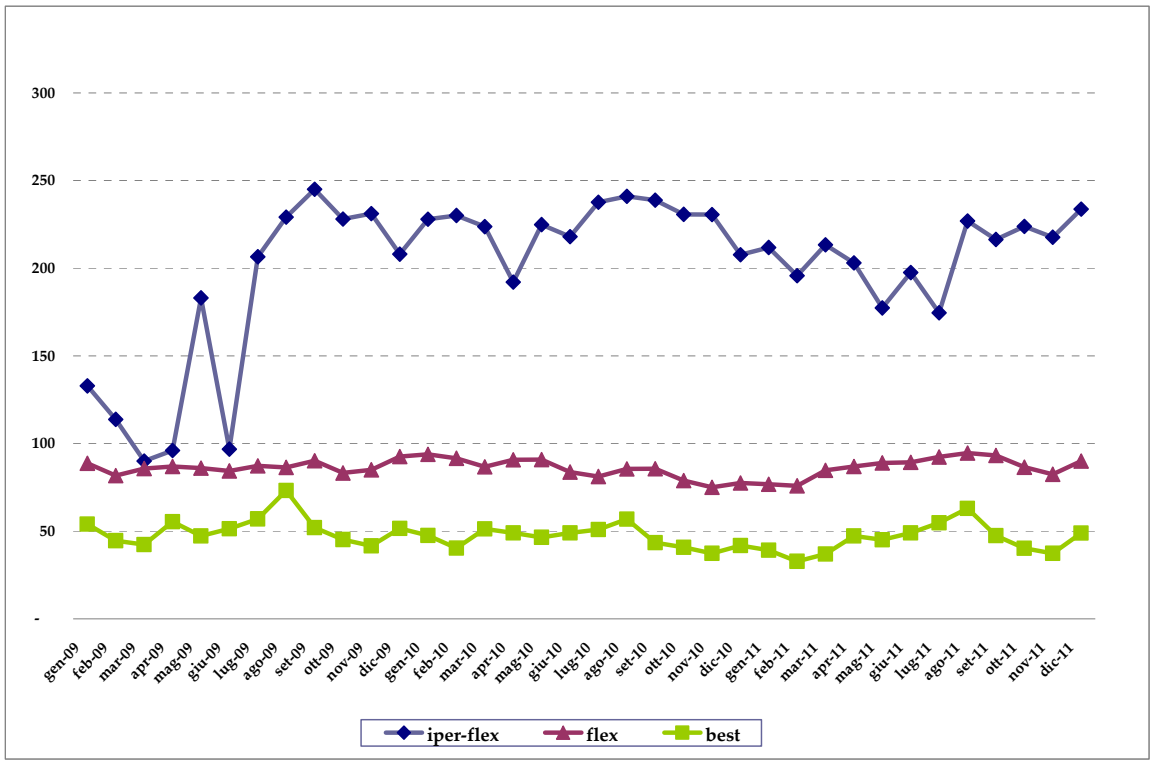
Figura 3. Andamento delle categorie tariffarie "*iper-flex*", "*flex*" e "*best*" sulla rotta Milano-Catania. Periodo: 2009-2011.



Fonte: elaborazioni AGCM sui dati agli atti del fascicolo.

13 *[V. provv. n. 23496 dell'11 aprile 2012, C9812B, cit., par. 125 ss.]*

Figura 4. Andamento delle categorie tariffarie "*iper-flex*", "*flex*" e "*best*" sulla rotta Milano-Palermo. Periodo: 2009-2011.



Fonte: elaborazioni AGCM sui dati agli atti del fascicolo.

41. La differenza tra il terzo gruppo di tariffe (*best*) e il primo (*iperflex*), ma ancor di più la composizione del secondo gruppo (*flex*), mettono in evidenza come le tariffe flessibili da Linate – ovvero le due comprese nel secondo gruppo – non risentano della concorrenza delle tariffe da Malpensa, mentre le tariffe economiche da Linate ("*Promo*" di Alitalia, "*Best*" di WindJet e quella di Meridiana) hanno un andamento speculare a quello dei prezzi praticati da Malpensa. Se ne deduce, in conclusione, che per i consumatori *price sensitive* c'è sostituibilità tra i due scali, mentre per quelli *time sensitive*, che comprano tariffe *flex*, si applicano le considerazioni già svolte in merito alla differenziazione tra i due scali, la quale consente ai vettori di praticare prezzi più alti delle tariffe *best* da Linate rispetto a quelle da Malpensa. L'analisi degli effetti della concentrazione deve essere quindi svolta con specifica attenzione alle condizioni concorrenziali effettive e potenziali sullo scalo di Linate.

Barriere all'entrata nell'aeroporto di Linate

42. Con specifico riferimento all'aeroporto di Milano Linate, in cui come visto operano sia Alitalia che WindJet, e, tra i concorrenti, soltanto Meridiana, si ricorda come al suo interno l'allocazione degli *slot* avvenga secondo un meccanismo di *clearance* soggetto a vincoli di tipo normativo-amministrativo particolarmente stringenti. Tale aeroporto si contraddistingue infatti per essere oggetto di un'apposita normativa nazionale (il D.M. 5 gennaio 2001, c.d. "decreto Bersani") che regola il numero massimo di frequenze che un vettore è abilitato a servire su specifiche rotte operabili dallo scalo. Ancora, la capacità massima di Linate è limitata a 18 movimenti all'ora per i voli di linea, sulla base di disposizioni tuttora in vigore nonostante l'Autorità ne abbia già più volte evidenziato la portata restrittiva[14].

43. In ragione della specificità della regolazione richiamata gli *slot* su Milano Linate sono una risorsa estremamente scarsa, il cui mancato ottenimento costituisce *(1)* una barriera all'entrata praticamente insormontabile per i nuovi concorrenti e *(2)* un vincolo significativo allo sviluppo delle proprie attività da parte degli operatori già esistenti. La disponibilità di *slot* su Linate è tanto più rilevante in considerazione della segmentazione della domanda e differenziazione qualitativa dei due scali milanesi (*supra*, §§ 34 ss.). Ora, all'interno di un simile contesto, la disponibilità di *slot* da parte di Alitalia risulta assolutamente predominante rispetto a tutte le sezioni orarie della giornata, come evidenziato dalle Tabelle 5-8 e dalle Figure 5 e 6 seguenti.

44. A fronte di tali grandezze, il rapporto incrementale determinato dall'acquisizione degli *slot* nella titolarità di WindJet da parte di Alitalia sarebbe significativo, con una quota congiunta rispetto al totale dei voli nazionali che sfiora il 90%: si tratta, con ogni evidenza, di percentuali estremamente elevate, tali da configurare Linate come una sorta di inedita *fortress focus city* di Alitalia. Al riguardo, inoltre, va considerato che gli *slot* assegnati da Assoclearance su una

[14] *[Cfr. da ultimo segnalazione del 20 maggio 2009, AS522 - Determinazione della capacità operativa massima dell'aeroporto di Milano Linate.]*

data rotta non presentano un vincolo di destinazione rigido, ma, in base alla regolamentazione vigente[15], restano sotto tale profilo nella piena disponibilità dei singoli operatori, i quali possono decidere di utilizzare o meno i singoli *slot* da Milano Linate sulla rotta designata, oppure – salvo alcune limitazioni previste dal D.M. 5 gennaio 2001 – modificarne la destinazione a seconda dei calcoli di convenienza economica e delle strategie di competizione nei confronti dei concorrenti.

Tabella 5. Distribuzione percentuale degli *slot* assegnati sullo scalo di Milano Linate. Periodo: stagioni IATA *Winter 2011/2012 – Summer 2012*.

Vettore / Stagione - Fascia Oraria	**Alitalia - CAI**	**WindJet**	***post-merger***	**easyJet**	**Blu Express**	**Meridiana**	**Air Dolomiti**	**Altri**
Winter 2011/2012								
prima delle 9	*80*	*0*	***80***	*0*	*0*	*7*	*0*	*13*
dalle 9 alle 13	*66*	*4*	***70***	*6*	*0*	*5*	*0*	*19*
dalle 13 alle 17	*73*	*4*	***77***	*6*	*3*	*7*	*0*	*7*
dalle 17 alle 21	*76*	*2*	***78***	*0*	*0*	*5*	*0*	*17*
dopo le 21	*73*	*0*	***73***	*0*	*0*	*3*	*0*	*24*
Totale	**73**	**3**	**76**	**3**	**1**	**5**	**0**	**15**
Summer 2012								
prima delle 9	*75*	*0*	***75***	*4*	*0*	*5*	*2*	*14*
dalle 9 alle 13	*57*	*4*	***61***	*7*	*0*	*7*	*2*	*23*
dalle 13 alle 17	*63*	*5*	***68***	*13*	*5*	*8*	*1*	*5*
dalle 17 alle 21	*71*	*2*	***73***	*4*	*0*	*5*	*0*	*18*
dopo le 21	*79*	*0*	***79***	*0*	*0*	*3*	*3*	*15*
Totale	**67**	**3**	**70**	**6**	**1**	**6**	**1**	**16**

Fonte: elaborazioni AGCM sui dati agli atti del fascicolo.

[15] *[Ai sensi dell'art. 8 bis del reg. n. 95/93, infatti, "1. Le bande orarie possono: a) essere spostate da un vettore aereo da una rotta o tipo di servizio ad un'altra rotta o tipo di servizio operati dal medesimo vettore aereo; b) essere trasferite i) tra società madre e affiliata, e tra società affiliate della stessa società controllante, ii) in quanto parte dell'acquisizione del controllo sul capitale di un vettore aereo, iii) nel caso di acquisizione totale o parziale, quando le bande orarie sono direttamente connesse con il vettore aereo acquisito; c) essere scambiate, una contro una, tra vettori aerei".]*

Tabella 6. Distribuzione percentuale degli *slot* operati durante la settimana sullo scalo di Milano Linate. Periodo: stagioni IATA *Winter 2011/2012 – Summer 2012*.

Vettore / Stagione - Fascia Oraria	**Alitalia - CAI**	**WindJet**	***post-merger***	**easyJet**	**Blu Express**	**Meridiana**	**Air Dolomiti**	**Altri**
Winter 2011/2012								
prima delle 9	*78*	*0*	***78***	*0*	*0*	*7*	*0*	*15*
dalle 9 alle 13	*69*	*3*	***72***	*4*	*0*	*4*	*0*	*20*
dalle 13 alle 17	*71*	*3*	***74***	*5*	*3*	*9*	*0*	*9*
dalle 17 alle 21	*81*	*0*	***81***	*0*	*0*	*4*	*0*	*15*
dopo le 21	*75*	*0*	***75***	*0*	*0*	*3*	*0*	*22*
Totale	**74**	**1**	**75**	**2**	**1**	**6**	**0**	**16**
Summer 2012								
prima delle 9	*77*	*0*	***77***	*0*	*0*	*6*	*2*	*15*
dalle 9 alle 13	*63*	*3*	***66***	*5*	*0*	*7*	*1*	*21*
dalle 13 alle 17	*73*	*3*	***76***	*5*	*3*	*9*	*2*	*5*
dalle 17 alle 21	*79*	*0*	***79***	*0*	*0*	*6*	*0*	*15*
dopo le 21	*79*	*0*	***79***	*0*	*0*	*3*	*3*	*15*
Totale	**74**	**1**	**75**	**2**	**1**	**7**	**1**	**14**

Fonte: elaborazioni AGCM sui dati agli atti del fascicolo.

Tabella 7. Distribuzione percentuale degli *slot* operati su rotte nazionali sullo scalo di Milano Linate. Periodo: stagioni IATA *Winter 2011/2012 – Summer 2012*.

Vettore / Stagione - Fascia Oraria	**Alitalia - CAI**	**WindJet**	***post-merger***	**Blu Express**	**Meridiana**	**Altri**
Winter 2011/2012						
prima delle 9	*92*	*0*	***92***	*0*	*8*	*0*
dalle 9 alle 13	*84*	*7*	***91***	*0*	*7*	*2*
dalle 13 alle 17	*82*	*7*	***89***	*4*	*7*	*0*
dalle 17 alle 21	*88*	*3*	***91***	*0*	*7*	*2*
dopo le 21	*89*	*0*	***89***	*0*	*0*	*11*
Totale	**86**	**4**	**90**	**1**	**7**	**2**
Summer 2012						
prima delle 9	*91*	*0*	***91***	*0*	*6*	*3*
dalle 9 alle 13	*78*	*9*	***87***	*0*	*13*	*0*
dalle 13 alle 17	*75*	*9*	***84***	*9*	*7*	*0*
dalle 17 alle 21	*88*	*4*	***92***	*0*	*6*	*2*
dopo le 21	*95*	*0*	***95***	*0*	*5*	*0*
Totale	**84**	**5**	**89**	**2**	**8**	**1**

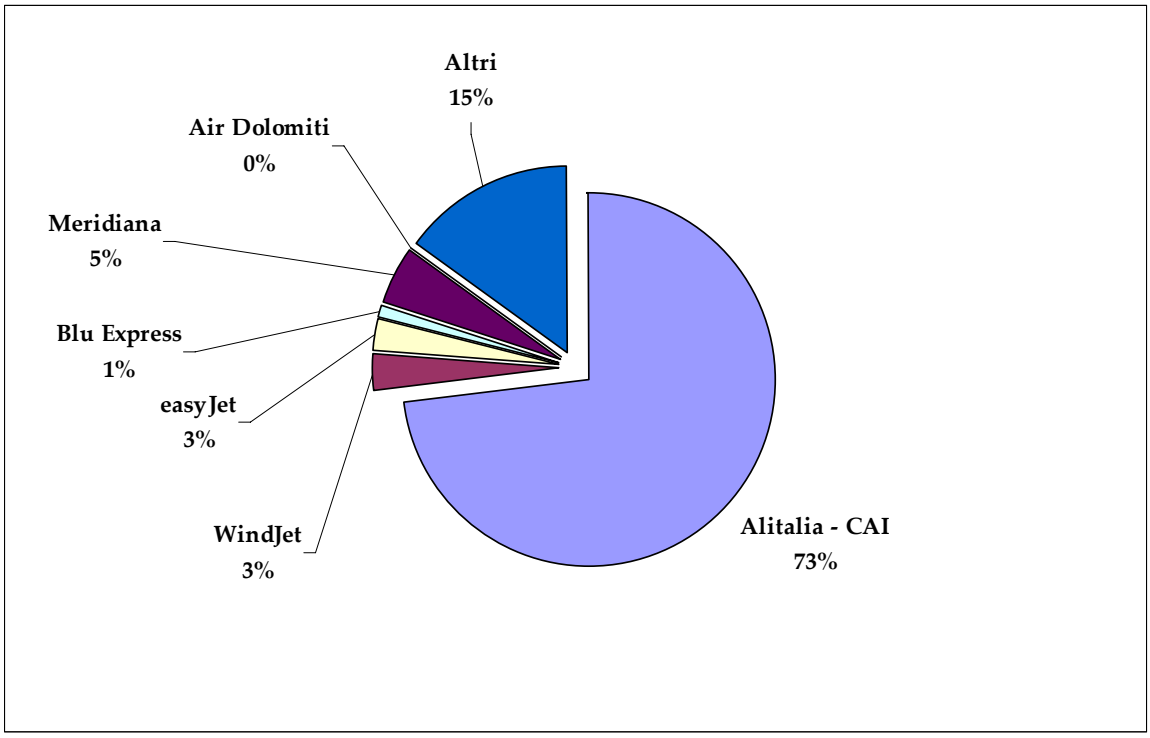
Fonte: elaborazioni AGCM sui dati agli atti del fascicolo.

Tabella 8. Distribuzione percentuale degli *slot* operati su rotte nazionali durante la settimana sullo scalo di Milano Linate. Periodo: stagioni IATA *Winter 2011/2012 – Summer 2012*.

Vettore / Stagione - Fascia Oraria	Alitalia - CAI	WindJet	*post-merger*	Blu Express	Meridiana	Altri
Winter 2011/2012						
prima delle 9	*93*	*0*	***93***	*0*	*7*	*0*
dalle 9 alle 13	*89*	*6*	***95***	*0*	*5*	*0*
dalle 13 alle 17	*82*	*5*	***87***	*5*	*8*	*0*
dalle 17 alle 21	*91*	*0*	***91***	*0*	*7*	*2*
dopo le 21	*93*	*0*	***93***	*0*	*0*	*7*
Totale	**90**	**2**	**92**	**1**	**6**	**1**
Summer 2012						
prima delle 9	*91*	*0*	***91***	*0*	*7*	*3*
dalle 9 alle 13	*83*	*6*	***89***	*0*	*11*	*0*
dalle 13 alle 17	*82*	*5*	***87***	*5*	*8*	*0*
dalle 17 alle 21	*91*	*0*	***91***	*0*	*7*	*2*
dopo le 21	*95*	*0*	***95***	*0*	*5*	*0*
Totale	**88**	**2**	**90**	**1**	**8**	**1**

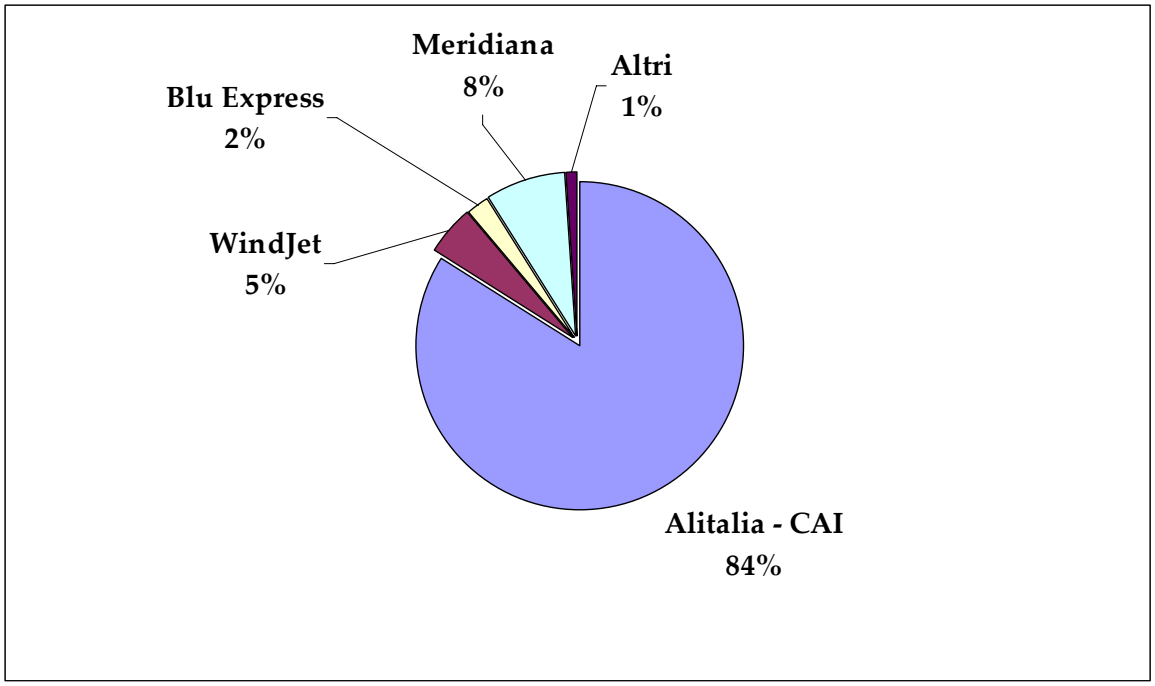
Fonte: elaborazioni AGCM sui dati agli atti del fascicolo.

Figura 5. Ripartizione percentuale degli *slot* complessivamente assegnati sullo scalo di Milano Linate nella stagione IATA *Summer 2012*.



Fonte: elaborazioni AGCM sui dati agli atti del fascicolo.

Figura 6. Ripartizione percentuale degli *slot* operati su rotte nazionali sullo scalo di Milano Linate nella stagione IATA *Summer 2012*.



Fonte: elaborazioni AGCM sui dati agli atti del fascicolo.

45. Infine, deve anche considerarsi la circostanza per cui l'acquisizione, data l'ormai storica operatività da parte di WindJet di un volo a/r su Catania pur in assenza di *slot* debitamente assegnati, ovvero in disallineamento di un'ora rispetto a un altro volo sulla medesima rotta – evidentemente al fine di sfruttare una fascia oraria commercialmente più appetibile – comporterebbe in capo ad Alitalia un rilevante vantaggio competitivo sulla tratta Catania/Milano Linate (*supra*, §§ 32-33), che non sarebbe replicabile da parte di altri vettori, non potendosi escludere che WindJet continuerebbe a operare in tal senso anche dopo la concentrazione in esame, nell'attesa di una definitiva decisione in proposito da parte della giustizia amministrativa.

V.IV. Rotte da/per Catania-Roma e Palermo-Roma

46. Con riguardo all'analisi degli effetti della concentrazione sulle rotte da Catania e Palermo verso Roma, la sostituibilità tra gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino dal lato della domanda, già rilevata in casi precedenti, deve far considerare i due aeroporti come costitutivi di un unico sistema aeroportuale[16] e, dunque, ritenere quali mercati rilevanti le rotte da/per Catania-Roma e Palermo-Roma. In linea con quanto effettuato rispetto alle rotte considerate nella sezione precedente, si riporta qui di seguito una visione generale delle dimensioni delle attività sulle rotte da/per Roma interessate dalla concentrazione in esame, sulla base di dati distinti per frequenze dei voli e volumi dei passeggeri. Al proposito, peraltro, va segnalato come i dati si riferiscano esclusivamente ad attività relative all'aeroporto di Fiumicino, dal momento che tutti i vettori operanti da/per Catania e Palermo si servono esclusivamente di esso.

16 *[Cfr. V. provv. n. 23496 dell'11 aprile 2012, C9812B, cit., par. 26 ss; 118 ss.]*

Tabella 9. Numero di frequenze a/r operate sulle Rotte da/per Roma nei giorni feriali e festivi. Periodo: *Winter 2010/2011 – Summer 2012*.

Vettore / Rotta-Stagione	Alitalia-CAI		WindJet		*post-merger*		easyJet		Blu Express	
	feriale	festivo	feriale	festivo	*feriale*	*festivo*	feriale	festivo	feriale	festivo
Catania - Fiumicino										
winter 2010/2011	6	5	5	5	***11***	***10***	-	-	4	4
summer 2011	12	12	4	4	***16***	***16***	-	-	5	4
winter 2011/2012	6	7	4	4	***10***	***11***	-	-	3	3
summer 2012	12	12	4	4	***16***	***16***	-	-	5	2
Palermo - Fiumicino										
winter 2010/2011	6	6	3	3	***9***	***9***	3	3	3	3
summer 2011	11	12	3	2	***14***	***14***	2	2	3	2
winter 2011/2012	7	7	2	1	***9***	***8***	2	2	3	3
summer 2012	11	11	2	2	***13***	***13***	2	2	3	3

Fonte: elaborazioni AGCM sui dati agli atti del fascicolo.

Tabella 10. Numero totale di passeggeri (in entrambe le direzioni) sulle Rotte da/per Roma e quote di mercato dei vettori operanti su tali rotte. Periodo: 2009-2011.

Vettore / Rotta-Anno	Totale passeggeri	quota di mercato				
		Alitalia-CAI	WindJet	*post-merger*	easyJet	Blu Express
Catania - Fiumicino						
2009	1.633.543	63	20	***83***	-	17
2010	1.717.742	62	20	***82***	-	18
2011	1.842.431	58	20	***78***	-	22
Palermo - Fiumicino						
2009	1.377.093	57	15	***72***	15	13
2010	1.412.011	58	13	***71***	15	14
2011	1.497.554	57	13	***70***	17	13

Fonte: elaborazioni AGCM sui dati agli atti del fascicolo.

47. A seguito dell'acquisizione delle attività di WindJet, Alitalia verrà a detenere una quota – in termini di passeggeri trasportati nell'anno 2011 – che sfiora l'80% sulla rotta Catania-Roma, mentre si assesta al 70% sulla Palermo-Roma. Blu-Express, che è presente su entrambe le rotte, detiene il 22% sulla Catania-Roma e il 13% sulla Palermo-Roma: su quest'ultima è inoltre presente anche easyJet, con una quota pari al 17%.

48. Nel considerare il tipo di domanda corrispondente ai volumi e alle quote di mercato sopra rappresentate, ai fini di una valutazione più specifica dei vincoli concorrenziali rappresentati dai diversi operatori rispetto alle rotte in esame nella presente sezione gli uffici istruttori hanno provveduto a svolgere una serie di analisi, i cui risultati sono qui di seguito riportati.

Figura 7. Ricavo medio per passeggero dei vettori attivi sulla tratta Roma-Catania per tipologia di passeggero. Periodo: 2009-2011. Valori in Euro.

[OMISSIS] [17]

Fonte: elaborazioni AGCM sui dati agli atti del fascicolo.

Figura 8. Ricavo medio per passeggero dei vettori attivi sulla tratta Roma-Palermo per tipologia di passeggero. Periodo: 2009-2011. Valori in Euro.

[OMISSIS]

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

Fonte: elaborazioni AGCM sui dati agli atti del fascicolo.

49. Come già verificato nel caso del sistema aeroportuale milanese, e tenute ferme le assunzioni comportamentali e di preferenza sopra riportate (*supra*, § 35), dai grafici precedenti risulta che una componente limitata della sola clientela di Alitalia sia riconducibile a una prima fascia altissima, ovvero la "*iperflessibile*" composta dalle classi tariffarie "Libera" e "Comoda", con la "Libera", in particolare, che ha subito su entrambe le rotte un sensibile posizionamento verso l'alto a partire dal luglio 2009, per poi stabilizzarsi come offerta *premium* di riferimento.
50. Nel caso dei collegamenti da/per Fiumicino, tuttavia, non pare sussistere una fascia intermedia di tariffe – cui corrisponde una relativa segmentazione della domanda – posto che tutte le altre classi tariffarie praticate da Alitalia e WindJet risultano compresse in una fascia di prezzo omogenea, ampiamente al di sotto della prima fascia iperflessibile. Se ne deduce, per quanto qui interessa, un'elevata sostituibilità dell'offerta di Alitalia e WindJet solo nella seconda fascia tariffaria, dove si riscontra un'offerta competitiva anche da parte di altri operatori, in particolare la sola BluePanorama per la rotta Catania-Roma, di nuovo BluePanorama e easyJet per la rotta Palermo-Roma.
51. Considerando che tale concorrenza effettiva, in virtù delle ridotte quote detenute rispetto alla nuova entità *post-merger*, non appare in grado di esercitare una rilevante pressione competitiva, si è provveduto a svolgere una serie di approfondimenti e analisi al fine di verificare anche la portata della concorrenza potenziale, ovvero a verificare il grado di concretezza e tempestività di offerte alternative a quelle di Alitalia e WindJet nell'ambito del sistema aeroportuale romano.
A tale proposito, si sono verificate le condizioni di ingresso sui due scali di Fiumicino e Ciampino, in relazione ai quali si è riscontrata la sussistenza di barriere all'ingresso di diversa natura.

La concorrenza potenziale sulle rotte da/per Roma

52. Al fine di valutare la concorrenza potenziale rispetto a un determinato mercato rilevante, occorre infatti in primo luogo considerare le possibili dinamiche dell'offerta, tenuto conto dei vincoli di diverso tipo che la sua affermazione o sviluppo può incontrare.
In questo senso, rileva nel caso di specie quanto rappresentato da una pluralità di vettori circa l'operatività all'interno del sistema aeroportuale romano in considerazione *(1)* delle possibilità di operare su entrambi gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino; *(2)* delle possibilità di operare su uno solo dei due scali.

Le barriere all'ingresso sullo scalo di Ciampino

53. L'analisi istruttoria ha evidenziato in primo luogo la questione di una sostituibilità solo parziale tra i due aeroporti di Fiumicino e Ciampino dal lato dell'offerta, segnalata in maniera eclatante dal fatto che tutti i vettori operanti sulle tratte Catania-Roma e Palermo-Roma operano esclusivamente sull'aeroporto di Fiumicino.
In tal senso, Meridiana ha fatto presente come "*l'effettuazione di servizi in aeroporti limitrofi che servono la stessa città comporti sempre un incremento di costi di gestione nonché difficoltà operative. A titolo di esempio si rappresenta che la concentrazione delle attività e degli aeromobili su un singolo scalo, di fatto agevola la compagnia nel caso di indisponibilità tecnica di un aeromobile potendo in tali circostanze fare affidamento sulla disponibilità di proprie risorse (aeromobili ed equipaggi) sostitutive*" (doc. 58, p. 2).
54. Anche BluePanorama ha escluso la sostenibilità di una presenza su entrambi gli aeroporti romani, tenuto conto del fatto che la compagnia "*ha la propria base operativa sull'aeroporto di Fiumicino e pertanto tutto il personale tecnico e di assistenza aeroportuale svolge su questo scalo le proprie mansioni. L'apertura di un nuovo scalo nella stessa città (…) si tradurrebbe in una caduta di efficienza delle risorse che porterebbe una lievitazione di costi difficilmente sostenibile da parte di qualsiasi vettore, come recentemente dimostrato dalla concentrazione dei due maggiori low cost europei rispettivamente il primo su Ciampino ed il secondo su Fiumicino*" (doc. 57, pp. 2-3).
55. Nella sua risposta BluePanorama fa diretto riferimento ai vettori *low cost* Ryanair e EasyJet. Quanto a Ryanair, rispetto al proprio posizionamento su Ciampino, la compagnia irlandese ha sinteticamente rappresentato agli uffici istruttori di ritenere che tale aeroporto sia "*lower cost*" e dotato di "*more efficient facilities*" (doc. 31, p. 4). easyJet, dal canto suo, ha fatto presente di aver effettivamente operato su Ciampino fino al 2011, quando ha abbandonato tale aeroporto per concentrare le proprie attività su Fiumicino, "*in coerenza con la propria politica commerciale focalizzata sempre di più sugli aeroporti 'principali' in Europa, dotati di infrastrutture logistiche aeroportuali adeguate*" (doc. 54, p. 5).
56. Oltre a BluePanorama e easyJet – nonché Alitalia e WindJet – anche Meridiana opera esclusivamente su Fiumicino: tale aeroporto, infatti, "*si configura come il principale polo di interconnessione tra vettori per il traffico sia nazionale che internazionale – oltreché quale principale punto di riferimento nazionale anche per il traffico punto a punto*", mentre Ciampino rappresenta "*il tipico esempio di aeroporto low cost ottimizzato per gestire traffico punto a punto*". In sostanza, mentre Fiumicino può offrire sia servizi di tipo ordinario che *low cost* o ibridi, e per questo compagnie non completamente assimilabili alle *low cost* come Meridiana prediligono tale scalo anche come base di armamento, Ciampino risulta caratterizzato da una serie di limitazioni infrastrutturali – mancanza di parcheggi coperti, piazzole di sosta degli aeromobili esclusivamente remote, dotazioni del *terminal* minimali in termini di servizi alla clientela – tali da renderne possibile l'impiego solo per servizi di tipo *low cost* (doc. 58, pp. 2-3).

57. Le peculiarità di tipo industriale-commerciale, nonché pervasivi vincoli di tipo tecnico-amministrativo gravanti sull'aeroporto di Ciampino, sono stati confermati anche da BluePanorama. Quanto ai primi, rileverebbe il fatto che i voli domestici operati da BluePanorama, così come da tutti gli altri vettori di linea operanti su Fiumicino, risultano in larga parte funzionali a un'attività di *feederaggio*, cioè "*non sono rivolti esclusivamente ad una clientela point to point ma servono anche come connessione per passeggeri destinati sia a propri servizi di lungo raggio sia a quelli di altri vettori, e per tale motivo non risulta ipotizzabile una fungibilità tra i due scali*" (doc. 57, p. 2).

58. Quanto ai vincoli tecnico-amministrativi, Meridiana, easyJet e BluePanorama concordano circa l'esistenza di pervasive limitazioni di vario tipo all'operatività di Ciampino (cfr. docs. 54, 57, 58): l'aeroporto è infatti di tipo misto, civile-militare, per cui molte aree di attività al suo interno sono riservate. Soprattutto, Ciampino è soggetto a una specifica regolamentazione amministrativa che, a partire dal 2007, ha ridotto da 138 a 100 il numero di *slot* assegnabili al traffico aereo commerciale, con un ulteriore limite di 15 movimenti l'ora, a causa dell'impatto di tipo acustico, ambientale e sanitario delle attività di volo sull'area (che è densamente abitata) circostante la pista. Gli *slot* disponibili, tuttavia, per la loro quasi totalità risultano già assegnati a Ryanair e a questa vincolati in virtù dei già noti diritti d'anzianità: secondo Assoclearance residua in effetti meno del 10% di *slot* per i concorrenti (doc. 55, p. 3), un numero evidentemente insufficiente a consentire piani di sviluppo significativi – in termini di diversificazione di destinazioni servite e frequenze su medesime destinazioni – da parte di altri operatori.

59. Ancora, Ciampino opera solo dalle ore 6.00 alle ore 23.30 per quanto riguarda la pista di volo e dalle ore 4.00 alle ore 24.00 per quanto riguarda il terminal, a differenza di Fiumicino che è operativo per le intere ventiquattro ore della giornata. Con specifico riferimento alla pista, risultano infine limitazioni di tipo tecnico, rappresentate da Meridiana a causa del fatto che per il suo uso viene prevista in avvicinamento "*una procedura non di precisione che in caso di venti dai quadranti settentrionali limita ulteriormente la capacità di pista imponendo conseguenti ritardi sulle operazioni*" (doc. 58, p. 4). BluePanorama, dal canto suo, ha fatto presente che le caratteristiche della pista di Ciampino "*non consentono per tutte le destinazioni intercontinentali servite dalla compagnia la partenza di un wide body a pieno carico*" (doc. 57, p. 2).

60. Sulla base di quanto considerato, si deve concludere che, in ragione dei descritti seri limiti alla sostituibilità dal lato dell'offerta tra gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino – sia in termini di incentivi all'utilizzo di Ciampino che alle reali possibilità tecnico-economiche di spostamento delle proprie attività da un aeroporto all'altro da parte dei vettori –, sussistano rilevanti ostacoli alla concorrenza potenziale esercitabile sul mercato rilevante mediante l'operatività dallo scalo di Ciampino. Come verrà esposto di seguito, peraltro, anche l'attività dei vettori su Fiumicino incontra una serie di difficoltà che, se pure non equivalenti alle elevatissime barriere all'entrata di tipo tecnico-amministrativo verificate nel caso di Milano Linate, si frappongono anch'esse al pieno esplicitarsi della concorrenza potenziale rispetto alle attività di Alitalia e WindJet sulle rotte da/per Catania e Palermo.

Il congestionamento di fatto in alcune fasce orarie dell'aeroporto di Fiumicino

61. Le richiamate difficoltà consistono, in particolare, nel congestionamento delle attività di decollo e atterraggio in determinate fasi della giornata, con un conseguente disallineamento tra le richieste di *slot* da parte di vettori nuovi entranti e quelli effettivamente assegnati. Tali difficoltà sono state negate da Alitalia, la quale ha considerato esistente a Fiumicino una "*ampia disponibilità di diritti di decollo/atterraggio*" (doc.50, pp. 2-3); tuttavia, richiesta di chiarimenti al proposito, Assoclearance ha confermato che "*per quanto riguarda l'aeroporto di Roma Fiumicino, la particolare tipologia di traffico ha determinato, sempre nelle stagioni di traffico prese a riferimento, un andamento della domanda con fasce orarie caratterizzate da picchi di domanda in partenza e/o in arrivo con la conseguente necessità di offrire nelle varie fasi della pianificazione, in particolare per nuove richieste in tali fasce, bande orarie nell'ambito delle disponibilità precedenti o successive all'orario richiesto*" (doc. 23, p. 2).

62. Salvo il fatto che "*la quasi totalità delle richieste di slot sullo scalo di Fiumicino che non è stato possibile accogliere hanno riguardato il collegamento da/per lo scalo di Linate*", Assoclearance ha quindi riepilogato nei termini seguenti (doc. 23, p. 3) le fasce orarie di maggior traffico, definibili "di picco" in quanto sempre sature tutti i giorni della settimana:

Tabella 11. Fasce orarie di maggior traffico nell'aeroporto di Fiumicino

	in arrivo	**in partenza**
A	7.00-8.59	8.00-10.59
B	12.00-12.59	13.00-13.59
C	19.00-20.59	20.00-21.59

Dalla risposta a un'ulteriore richiesta di informazioni, peraltro, è emerso come vi siano pure altre fasce orario congestionate, ancorché non tutti i giorni, tali da far anticipare in alcuni casi alle 6.30 la fascia di picco in arrivo (doc. 42, all. 3).

63. Diversi vettori hanno effettivamente fatto presente le difficoltà a operare in tal senso riscontrate. Meridiana, in particolare, ha considerato come "*in alternativa alle richieste effettuate, l'ente di coordinamento offre orari alternativi*

in fasce orarie contigue, che sono comunque di minore appetibilità commerciale" (doc. 58, p. 1). Nelle dichiarazioni riportate nel verbale di audizione della compagnia la posizione espressa è ancora più critica, posto che il congestionamento di Fiumicino nella "*fasce più pregiate della giornata*", ovvero quelle della mattina e della sera, "*non permetterebbe ad altri operatori di ottenere diritti di decollo/atterraggio agli orari richiesti. In questo senso, in assenza di impegni da parte di Alitalia a rilasciare dei propri slot […] non sarebbe possibile lo sviluppo di un'offerta tale da determinare un effettivo vincolo concorrenziale all'operatore dominante*" (doc. 46, 3).

64. Del medesimo tenore sono state le considerazioni rese da easyJet, secondo cui il riconoscimento ai vettori richiedenti di *slot* in orari precedenti o successivi alle fasce di picco entro il margine di tolleranza usualmente adottato da Assoclearance "*equivarrebbe a un rifiuto, poiché, dal lato della domanda, i voli della prima mattina e della tarda serata non sono sostituibili con altri che siano successivi/precedenti di ben due ore*" (doc. 54, p. 3). Assoclearance, dal canto suo, ha considerato che "*nelle fasce orarie dalle 07.00 alle 11.00 e dalle 18.00 alle 22.00, esiste ancora una discreta possibilità di allocazione per il traffico aero di linea con eventuali ritardi che possono essere contenuti all'interno di un'ora prima e/o un'ora dopo l'eventuale orario richiesto*" (doc. 55, p. 2), riconducendo il criterio di un'ora di tolleranza nell'assegnazione degli *slot* a quanto stabilito dal reg. n. 95/93[18].

65. A fronte di tali rigidità di allocazione, un'analisi dell'attuale disponibilità complessiva degli *slot* sull'aeroporto di Fiumicino permette di meglio intendere le possibili difficoltà allo sviluppo di offerte concorrenti a quelle di Alitalia e WindJet sulle rotte da/per Catania e Palermo. Dagli elementi raccolti in corso d'istruttoria emerge infatti come Fiumicino svolga per Alitalia la funzione di *hub*, e da questa sarebbero almeno in parte derivate le difficoltà di allocazione di *slot*: secondo Assoclearance, in effetti, la situazione di "*congestionamento parziale nell'aeroporto di Fiumicino, in particolare nelle fasce della mattina e della sera*" si sarebbe verificata "*per un naturale incremento della domanda nel tempo con sviluppi di attività sia da parte delle compagnie tradizionali che low cost, tra cui lo sviluppo ulteriore nel 2008 di Alitalia su Fiumicino dopo l'esperienza dell'hub di Malpensa*" (doc. 55, p. 2).

Tabella 12. Distribuzione percentuale degli *slot* assegnati sullo scalo di Roma Fiumicino. Periodo: stagioni IATA *Winter 2011/2012 – Summer 2012*.

Vettore / Stagione - Fascia Oraria	**Alitalia - CAI**	**WindJet**	***post-merger***	**easyJet**	**Blu Express**	**Meridiana**	**Altri**
Winter 2011/2012							
prima delle 9	*56*	*3*	***59***	*10*	*7*	*2*	*21*
dalle 9 alle 13	*32*	*1*	***33***	*9*	*8*	*1*	*48*
dalle 13 alle 17	*29*	*1*	***30***	*13*	*6*	*1*	*50*
dalle 17 alle 21	*37*	*1*	***38***	*11*	*11*	*4*	*36*
dopo le 21	*65*	*2*	***67***	*6*	*6*	*5*	*17*
Totale	**37**	**1**	***38***	**10**	**8**	**2**	**40**
Summer 2012							
prima delle 9	*58*	*2*	***60***	*10*	*7*	*2*	*21*
dalle 9 alle 13	*36*	*0*	***36***	*9*	*7*	*1*	*47*
dalle 13 alle 17	*36*	*0*	***36***	*9*	*6*	*1*	*47*
dalle 17 alle 21	*38*	*1*	***39***	*7*	*9*	*2*	*43*
dopo le 21	*61*	*3*	***64***	*3*	*6*	*3*	*23*
Totale	**40**	**1**	***41***	**8**	**7**	**1**	**42**

Fonte: elaborazioni AGCM sui dati agli atti del fascicolo.

[18] *[Ai sensi dell'art. 10, par. 7, del regolamento, "il nuovo concorrente a cui sia stata offerta una serie di bande orarie nell'ora che precede o che segue l'orario richiesto, ma che non abbia accettato questa offerta, non conserva la qualità di nuovo concorrente per detta stagione di traffico".]*

Tabella 13. Distribuzione percentuale degli *slot* operati durante la settimana sullo scalo di Roma Fiumicino. Periodo: stagioni IATA *Winter 2011/2012 – Summer 2012*.

Vettore / Stagione - Fascia Oraria	**Alitalia - CAI**	**WindJet**	***post-merger***	**easyJet**	**Blu Express**	**Meridiana**	**Altri**
Winter 2011/2012							
prima delle 9	*67*	*4*	***71***	*7*	*3*	*2*	*17*
dalle 9 alle 13	*47*	*1*	***48***	*5*	*5*	*1*	*42*
dalle 13 alle 17	*44*	*1*	***45***	*12*	*3*	*0*	*41*
dalle 17 alle 21	*54*	*2*	***56***	*10*	*2*	*2*	*32*
dopo le 21	*84*	*0*	***84***	*0*	*0*	*2*	*14*
Totale	**53**	**1**	***54***	**8**	**3**	**1**	**34**
Summer 2012							
prima delle 9	*68*	*3*	***71***	*6*	*2*	*2*	*19*
dalle 9 alle 13	*48*	*1*	***49***	*6*	*3*	*1*	*41*
dalle 13 alle 17	*53*	*0*	***53***	*8*	*2*	*0*	*37*
dalle 17 alle 21	*54*	*1*	***55***	*7*	*3*	*1*	*34*
dopo le 21	*79*	*0*	***79***	*4*	*0*	*2*	*16*
Totale	**55**	**1**	***56***	**6**	**3**	**1**	**33**

Fonte: elaborazioni AGCM sui dati agli atti del fascicolo.

Tabella 14. Distribuzione percentuale degli *slot* operati su rotte nazionali sullo scalo di Roma Fiumicino. Periodo: stagioni IATA *Winter 2011/2012 – Summer 2012*.

Vettore / Stagione - Fascia Oraria	**Alitalia - CAI**	**WindJet**	***post-merger***	**easyJet**	**Blu Express**	**Meridiana**	**Altri**
Winter 2011/2012							
prima delle 9	*69*	*5*	***74***	*9*	*9*	*3*	*5*
dalle 9 alle 13	*65*	*4*	***69***	*9*	*19*	*2*	*2*
dalle 13 alle 17	*60*	*4*	***64***	*9*	*23*	*0*	*4*
dalle 17 alle 21	*58*	*2*	***60***	*9*	*24*	*5*	*3*
dopo le 21	*74*	*3*	***77***	*8*	*11*	*3*	*3*
Totale	**63**	**3**	***66***	**9**	**19**	**3**	**3**
Summer 2012							
prima delle 9	*68*	*5*	***73***	*9*	*12*	*2*	*4*
dalle 9 alle 13	*76*	*1*	***77***	*4*	*16*	*1*	*1*
dalle 13 alle 17	*75*	*1*	***76***	*5*	*13*	*1*	*4*
dalle 17 alle 21	*66*	*2*	***68***	*6*	*21*	*3*	*3*
dopo le 21	*78*	*7*	***85***	*2*	*9*	*2*	*2*
Totale	**72**	**2**	***74***	**5**	**16**	**2**	**3**

Fonte: elaborazioni AGCM sui dati agli atti del fascicolo.

Tabella 15. Distribuzione percentuale degli *slot* operati su rotte nazionali durante la settimana sullo scalo di Roma Fiumicino. Periodo: stagioni IATA *Winter 2011/2012 – Summer 2012*.

Vettore / Stagione - Fascia Oraria	**Alitalia - CAI**	**WindJet**	***post-merger***	**easyJet**	**Blu Express**	**Meridiana**	**Altri**
Winter 2011/2012							
prima delle 9	*74*	*7*	***81***	*7*	*5*	*3*	*3*
dalle 9 alle 13	*80*	*3*	***83***	*4*	*9*	*3*	*1*
dalle 13 alle 17	*78*	*3*	***81***	*10*	*5*	*0*	*5*
dalle 17 alle 21	*79*	*3*	***82***	*8*	*4*	*3*	*2*
dopo le 21	*92*	*0*	***92***	*0*	*0*	*4*	*4*
Totale	**79**	**3**	***82***	**6**	**6**	**3**	**3**
Summer 2012							
prima delle 9	*77*	*6*	***83***	*8*	*5*	*3*	*2*
dalle 9 alle 13	*82*	*2*	***84***	*3*	*8*	*2*	*2*
dalle 13 alle 17	*88*	*1*	***89***	*3*	*4*	*0*	*3*
dalle 17 alle 21	*80*	*3*	***83***	*6*	*7*	*2*	*2*
dopo le 21	*94*	*0*	***94***	*0*	*0*	*3*	*3*
Totale	**83**	**3**	***86***	**5**	**6**	**2**	**2**

Fonte: elaborazioni AGCM sui dati agli atti del fascicolo.

66. A fronte della situazione rappresentata dalle tabelle sopra riportate, da cui si evince che Alitalia detiene numeri assolutamente predominanti degli *slot* nelle fasce critiche – con quote che, nel caso delle rotte nazionali, lungo la settimana vanno dal 77% al 94% –, occorre considerare come, con l'acquisizione di WindJet, Alitalia otterrebbe alcuni *slot* precisamente nelle fasce congestionate, secondo quanto segnalato in grassetto nella seguente tabella dei voli operati da WindJet sulla rotta Catania-Roma:

Tabella 16. Orario voli operati da WindJet sulle rotte Roma Fiumicino-Catania nella stagione IATA *Summer 2012*.

rotta	**partenza**	**arrivo**
Catania - Roma	6.10	**7.35**
	10.40	**12.05**
	15.15	16.40
	18.20	**19.45**
Roma - Catania	**8.35**	9.50
	12.55	14.10
	17.40	18.55
	20.50	22.05

67. In conclusione, la questione del congestionamento orario di Fiumicino – alla luce della sopra considerata scarsa se non inesistente possibilità di ingresso sul mercato mediante l'utilizzo dello scalo di Ciampino – riveste centrale interesse nella valutazione della concorrenza potenziale attendibile rispetto alle rotte Catania-Roma e Palermo-Roma: infatti, un vettore che intendesse operare su tali rotte in concorrenza con Alitalia e WindJet a valle della loro concentrazione, entrando *ex novo* su tali collegamenti ovvero sviluppando la propria offerta di voli già esistente, troverebbe elevate barriere all'ingresso nelle fasce orarie più pregiate della giornata dal punto di vista della mobilità per i consumatori. Per contro, è propriamente in tali fasce che Alitalia si troverebbe ad acquisire ulteriori *slot* a valle della concentrazione con WindJet.

V.V. Le altre rotte interessate dalla concentrazione

68. Oltre alle rotte già prese in esame nelle sezioni precedenti, caratterizzate da volumi particolarmente rilevanti rispetto al traffico aereo interno all'Italia, la concentrazione interessa una serie di rotte, sempre all'interno del territorio nazionale e aventi per origine/destinazione gli aeroporti di Catania e Palermo, ma dalle dimensioni in volume assai più contenute. Si tratta delle rotte da/per *(1)* Catania-Bologna; *(2)* Catania-Pisa; *(3)* Catania-Venezia; *(4)* Palermo-Torino (di seguito, congiuntamente, "Rotte Minori"). Si riporta qui di seguito una visione generale delle dimensioni delle loro attività, sulla base di dati distinti per *slot*/frequenze dei voli e volumi dei passeggeri.

Tabella 17. Numero di frequenze a/r operate sulle Rotte Minori nei giorni feriali e festivi. Periodo: *Winter 2010/2011 - Summer 2012*.

Vettore / Rotta-Stagione	**Alitalia-CAI**		**WindJet**		***post-merger***		**Meridiana**		**Altri**	
	feriale	**festivo**	**feriale**	**festivo**	***feriale***	***festivo***	**feriale**	**festivo**	**feriale**	**festivo**
Catania - Bologna										
winter 2010/2011	2	2	-	-	***2***	***2***	2	2	-	-
summer 2011	2	3	-	-	***2***	***3***	1	1	-	-
winter 2011/2012	1	1	2	2	***3***	***3***	-	-	-	-
summer 2012	2	3	2	2	***4***	***5***	-	-	-	-
Catania - Pisa										
winter 2010/2011	-	-	1	1	***1***	***1***	-	-	-	-
summer 2011	1	1	1	1	***2***	***2***	-	-	-	-
winter 2011/2012	1	1	1	1	***2***	***2***	-	-	-	-
summer 2012	1	1	1	1	***2***	***2***	-	-	-	-
Catania - Venezia										
winter 2010/2011	1	1	2	2	***3***	***3***	-	-	2	1
summer 2011	2	2	2	2	***4***	***4***	-	-	2	1
winter 2011/2012	1	1	3	2	***4***	***3***	-	-	-	-
summer 2012	2	2	3	3	***5***	***5***	-	-	-	-
Palermo - Torino										
winter 2010/2011	1	1	1	1	***2***	***2***	-	-	-	-
summer 2011	1	1	1	1	***2***	***2***	-	-	-	-
winter 2011/2012	1	1	1	1	***2***	***2***	-	-	-	-
summer 2012	1	1	1	1	***2***	***2***	-	-	-	-

Fonte: elaborazioni AGCM sui dati agli atti del fascicolo.

Tabella 18. Numero totale di passeggeri (in entrambe le direzioni) sulle Rotte Minori e quote di mercato dei vettori operanti su tali rotte. Periodo: 2009-2011.

Vettore / Rotta-Anno	Totale passeggeri	quota di mercato				
		Alitalia-CAI	WindJet	*post-merger*	Meridiana	Altri
Catania - Bologna						
2009	285.156	40	-	***40***	60	-
2010	291.023	48	1	***49***	51	-
2011	288.907	54	16	***70***	30	-
Catania - Pisa						
2009	117.722	-	100	***100***	-	-
2010	109.999	-	100	***100***	-	-
2011	154.858	29	71	***100***	-	-
Catania - Venezia						
2009	251.877	8	76	***84***	-	16
2010	324.277	27	55	***82***	-	18
2011	311.477	30	67	***97***	-	3
Palermo - Torino						
2009	132.033	44	56	***100***	-	-
2010	137.869	47	53	***100***	-	-
2011	150.602	48	52	***100***	-	-

Fonte: elaborazioni AGCM sui dati agli atti del fascicolo.

69. Dall'analisi dei dati appena riportati emerge come, a valle della concentrazione, la quota congiunta di Alitalia e WindJet in termini di voli operati su ognuna delle Rotte Minori sarà pari al 100%. Alla luce di tale esito, al fine di procedere all'analisi *antitrust* dell'operazione gli uffici istruttori dell'Autorità hanno provveduto a verificare l'esistenza di *(1)* eventuali barriere all'entrata, e *(2)* una concorrenza potenziale attendibile su tali rotte, alla luce dei piani di sviluppo di vettori diversi dalle parti della concentrazione.

Barriere all'entrata e sostenibilità economica delle Rotte Minori

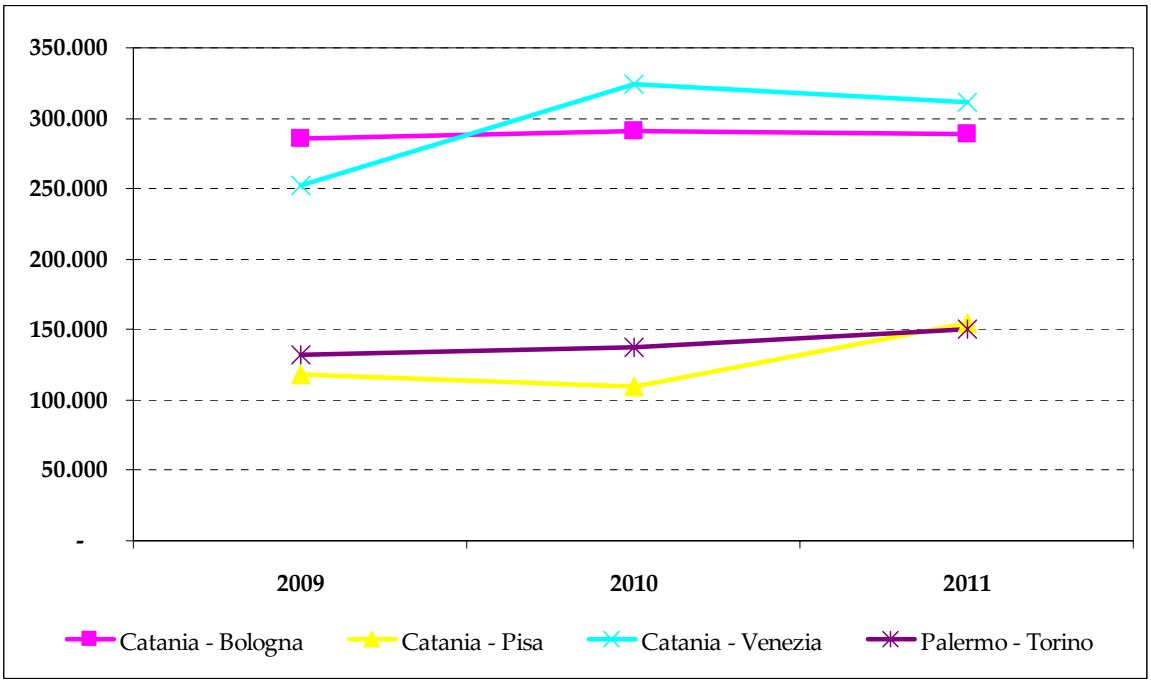
70. Con riferimento all'esistenza di barriere all'entrata, occorre in primo luogo considerare come nessuno degli aeroporti in partenza o arrivo sulle Rotte Minori risulti soggetto a vincoli di tipo normativo-amministrativo, ovvero a limitazioni di tipo tecnico-strutturale, tali da impedire l'ingresso di nuovi concorrenti e il successivo sviluppo della loro offerta di volo: più in dettaglio, non risultano contingentamenti di *slot*, né situazioni di congestione delle attività aeroportuali in nessuna fascia oraria per nessun giorno della settimana.

71. Per altro verso, l'analisi dei volumi di passeggeri trasportati permette di escludere che, nel caso delle Rotte Minori, ricorrano casi di "*thin route*", ovvero collegamenti che per le limitate attività economiche generate consentono la presenza di un solo operatore, sostanzialmente in regime di monopolio naturale. Gli approfondimenti svolti in proposito dagli uffici istruttori hanno preso avvio dalle indicazioni rese in materia dalla Commissione in alcune sue decisioni relative a concentrazioni nel settore del trasporto aereo.

72. In particolare, salve le avvertenze circa la necessità di migliori accertamenti caso per caso la soglia minima di sostenibilità per la presenza di più operatori su una medesima rotta è stata rappresentata dalla Commissione nella misura di 40.000 passeggeri per anno[19]. Ora, i dati di cui alla Tabella 18 dimostrano chiaramente come tutte le Rotte Minori siano al di sopra della soglia dei 150.000 passeggeri per anno: per di più, in almeno due casi (Catania-Pisa e Palermo-Torino) si osserva una spiccata tendenza in aumento dei volumi di passeggeri trasportati, con conseguenti margini ampi di sviluppo della concorrenza. Particolarmente significativo a quest'ultimo riguardo è il caso della rotta Catania-Pisa, dove proprio a seguito dell'ingresso di Alitalia nell'anno 2011 si è verificato un incremento di quasi il 50% dei volumi complessivi, e ciò senza che l'operatore precedentemente operante in esclusiva (WindJet) abbia sperimentato flessioni significative delle proprie attività.

[19] *["[…] in exceptional circumstances, such as inherently low traffic that is unlikely to grow in the foreseeable future, certain routes may be operated on a sustainable basis by only one airline. Such circumstances were found in past cases after a factual inquiry and a thorough market investigation for routes having passenger numbers below 40,000 O&D passengers. This does not mean that all routes below 40 000 O&D yearly passengers cannot support operations of more than one airline. Any conclusion has to be drawn after thorough examination of the specific facts of the route" (cfr. Commissione, dec. del 26 gennaio 2011, M.5830 - Olympic/Aegean Airlines, par. 402. Nella stessa decisione la Commissione ha sostanzialmente confermato la soglia dei 40.000 passeggeri, rigettando le obiezioni delle parti che intendevano elevarla a 190.000: cfr. par. 408 ss.).]*

Figura 9. Andamento del numero di passeggeri sulle Rotte Minori. Periodo: 2009-2011.



Fonte: elaborazioni AGCM sui dati agli atti del fascicolo.

Concorrenza potenziale attesa sulle Rotte Minori

73. Sciolta la questione della sostenibilità economica della presenza di più operatori in competizione sulle Rotte Minori, a fronte della stessa e della totale assenza di barriere all'entrata gli approfondimenti istruttori hanno permesso di rilevare un ampio interesse a operare su tali collegamenti da parte di vettori concorrenti di Alitalia e WindJet. Al proposito, va rilevata in primo luogo la posizione estremamente dinamica di Meridiana, la quale "*tenuto conto, in particolare, che su alcune rotte nazionali verrebbe a costituirsi un monopolio, […] ha manifestato il proprio alto interesse a entrare specificamente su tali rotte, in ragione della piena compatibilità delle stesse con i [propri] piani operativi e di sviluppo*" (doc. 46, p. 2).

74. Con specifico riferimento alla rotta Palermo-Torino, Meridiana [*omissis*] (doc. 46, p. 2). Quanto alla Catania-Bologna, il medesimo vettore ha rappresentato di essere stato presente sin dalla fine degli anni Ottanta con frequenze rilevanti – ancora nella stagione IATA *Summer 2011* deteneva 9 *slot* – e di averla abbandonata "*ad ottobre 2011 a causa del graduale eccesso di capacità prodottosi con la presenza contestuale dei Vettori Alitalia e WindJet*" (doc. 30, p. 1). Tuttavia, "*la presumibile razionalizzazione d'offerta derivante dalla prospettata concentrazione non potrà dunque che creare nuove opportunità di business che [Meridiana] intende cogliere rientrando sulla rotta*" (doc. 46, p. 2).

75. Infine, con riferimento alla rotta Catania-Pisa, Meridiana ha rilevato che [omissis] (doc. 46, p. 2).

76. Sempre in termini di concorrenza potenziale, significativa è anche la posizione manifestata da easyJet, riconosciuto dai suoi stessi concorrenti come uno dei principali vettori *low cost* a livello europeo (*supra*, § 55) e che mostra crescente interesse a operare rotte all'interno dell'Italia. Rispetto alle rotte Catania-Bologna, Catania-Pisa, Catania-Venezia e Palermo-Torino, easyJet ha fatto presente di "*non poter escludere che possa sorgere un suo interesse ad operare su tali tratte anche in tempi brevi*", tenuto conto che "*nel corso degli ultimi anni easyJet ha offerto un numero sempre maggiore di collegamenti tra aeroporti italiani, sulla scorta di valutazioni commerciali effettuate di volta in volta, a seconda delle opportunità*" (doc. 29, p. 9).

77. In termini più vaghi, ma comunque aperti a un possibile ingresso sulle Rotte Minori, è la posizione espressa da Ryanair, inserita nell'ambito di più generali valutazioni offerte dal vettore irlandese rispetto alla dinamicità del proprio modello operativo (doc. 31). Rispetto alla posizione dei concorrenti potenziali, infine, BlueMeridiana si è limitata a considerare che sulle Rotte Minori la contestuale presenza di Alitalia e WindJet avrebbe determinato un eccesso di capacità (doc. 26, p. 2), mentre Volotea ha indicato come condizione per il proprio ingresso su almeno due delle Rotte Minori [*omissis*] (doc. 36, p. 3).

VI. VALUTAZIONE DELLA CONCENTRAZIONE

78. Sulla base di quanto riportato nelle risultanze istruttorie, l'acquisizione da parte di Alitalia delle attività di WindJet consentirà al primo vettore nazionale di acquisire un importante concorrente, da tempo attivo (anche) sulle rotte interne al territorio nazionale e le cui attività hanno raggiunto ampia notorietà per le loro caratteristiche *low cost*: si tratta di un concorrente che ha finora svolto una netta funzione disciplinante rispetto alle condotte di Alitalia, soprattutto in termini di prezzo dei servizi.

79. In generale, dunque, la concentrazione consentirà ad Alitalia di diversificare la propria offerta con un consolidamento proprio in quel segmento *low cost* che, negli ultimi anni, ha esercitato le maggiori pressioni concorrenziali sul settore aereo, rappresentando il principale vincolo concorrenziale alle condotte dei vettori più tradizionali. L'operazione, dunque, oltre all'acquisizione di una serie di *slot* in alcuni aeroporti caratterizzati da rilevanti barriere all'ingresso, comporterà la disponibilità di nuovi *asset* e produrrà importanti effetti di diversificazione di prodotto, nonché ipotizzabili incrementi di efficienza sul *network* complessivo di Alitalia; dovendosi quindi ritenere che l'acquisizione delle attività di WindJet determinerà un incremento generale del potere di mercato in capo all'acquirente di portata superiore a quella definibile dalla semplice somma algebrica della crescita del potere di mercato sulle singole rotte interessate dall'operazione.

80. Salva tale premessa, nei termini di realizzazione originariamente proposti dalle parti l'operazione determinerebbe specifici effetti sulla situazione concorrenziale esistente nell'ambito dei seguenti mercati rilevanti, corrispondenti ai collegamenti aerei per trasporto passeggeri con voli di linea: *(1)* Catania-Milano; *(2)* Palermo-Milano; *(3)* Catania-Roma; *(4)* Palermo-Roma; *(5)* Catania-Bologna; *(6)* Catania-Pisa; *(7)* Catania-Venezia; *(8)* Palermo-Torino.

VI.I. Effetti dell'operazione

Rotte Catania-Milano e Palermo-Milano

81. Sulla rotta Catania-Milano, che con i suoi 1.534.928 passeggeri l'anno (dati 2011) rappresenta il secondo mercato rilevante per dimensioni complessive tra quelli interessati dall'operazione in esame, il potere di mercato della nuova entità Alitalia/WindJet è segnalato dalla quota storica per l'anno 2011 pari al 67% di passeggeri trasportati. Anche per quanto riguarda la rotta Palermo-Milano, che con i suoi 919.821 passeggeri l'anno (dati 2011) rappresenta il quarto mercato rilevante per dimensioni complessive tra quelli interessati dalla concentrazione, ad Alitalia e WindJet sarebbe congiuntamente ascrivibile una quota storica per l'anno 2011 elevata, pari al 65% di passeggeri trasportati.

82. Inoltre, sulla base di un'analisi più fine della domanda riconducibile alle due rotte citate è stato verificato come WindJet abbia rappresentato il concorrente più prossimo di Alitalia rispetto alla clientela *time-sensitive*, la quale predilige i collegamenti da/per l'aeroporto di Milano Linate come un prodotto qualitativamente superiore rispetto a quelli da/per Milano Malpensa (*supra*, §§ 36 ss.). Secondo quanto già rappresentato, i principali vettori operanti in concorrenza con Alitalia e WindJet sulle rotte Catania-Milano e Palermo-Milano sono easyJet e Meridiana: soltanto quest'ultima, tuttavia, opera su Linate, e limitatamente alla rotta da/per Catania.

83. Fatta salva una definizione di mercato rilevante comprensiva dei due aeroporti componenti il sistema aeroportuale milanese, l'analisi compiuta circa la segmentazione della domanda consente di ritenere che gli effetti della concentrazione si manifesterebbero prevalentemente sulla quota di clientela *time-sensitive* che predilige l'aeroporto di Linate, senza che possa in tal senso attendersi un effetto disciplinante da parte della concorrenza potenziale.

84. Tenuto conto delle peculiarità di Linate, l'ingresso di nuovi concorrenti interessati a intercettare la maggiormente profittevole – ancorché numericamente più ristretta – clientela *time-sensitive* è infatti da escludersi in ragione delle barriere all'entrata esistenti a Linate, barriere in concreto insormontabili. Al proposito, si richiama il fatto che l'Autorità abbia già più volte segnalato l'opportunità di rivedere i vincoli amministrativi imposti alle attività su Linate, frutto di una politica nazionale di programmazione del trasporto aereo ormai conclusasi da tempo, ma a tali segnalazioni non hanno finora fatto seguito revisioni di sorta: allo stato, dunque, non si può che prendere atto della persistenza di tali barriere amministrative all'entrata e del loro presumibile mantenimento anche nel prossimo futuro.

85. Più in generale, il contingentamento degli *slot* disponibili nell'aeroporto di Linate, unito all'applicazione dei diritti d'anzianità rispetto a quelli già esistenti – con il conseguente effetto di trascinamento dei diritti di volo in capo a un medesimo soggetto da una stagione IATA all'altra – rende impossibile la riallocazione di *slot* secondo gli ordinari meccanismi di *clearance* aeroportuale, ovvero dietro richiesta di un vettore interessato con assegnazione da parte di Assoclearance entro un certo margine di tolleranza. Considerato che l'acquisizione di WindJet da parte di Alitalia incrementerebbe ulteriormente il predominante portafoglio di *slot* già nella titolarità di quest'ultima su Linate, l'indipendenza di comportamento di tale operatore non potrà che risultare particolarmente elevata.

86. A questo proposito, merita ricordare come la disciplina vigente consenta anche un impiego "strategico" degli *slot* da parte del loro assegnatario, ad esempio in termini di riallocazione delle destinazioni dei voli per condizionare le attività della concorrenza: impiego assolutamente non replicabile da parte degli altri operatori su Linate. A maggior ragione nel tenere debitamente conto di tale ulteriore vantaggio competitivo di Alitalia, la capacità disciplinante dei concorrenti non appare allo stato sufficiente a contrastarne il potere di mercato, quantomeno rispetto all'insieme di consumatori rappresentati dalla clientela *time-sensitive*. In conclusione, la concentrazione appare suscettibile di creare una posizione dominante in capo a Alitalia sulle rotte Catania-Milano e Palermo-Milano tale da ridurre in maniera sostanziale e durevole la concorrenza sui mercati interessati.

Rotte Catania-Roma e Palermo-Roma

87. Anche sulle rotte Catania-Roma e Palermo-Roma, che in termini di passeggeri trasportati rappresentano il primo e terzo mercato rilevante tra quelli interessati dalla concentrazione in esame (rispettivamente 1.842.431 e 1.497.554 nell'anno 2011), le quote attribuibili ad Alitalia dopo l'acquisizione di WindJet risultano elevate. Preso nuovamente come riferimento il dato storico 2011, ad Alitalia-WindJet corrisponde una quota – sempre in termini di passeggeri trasportati – pari al 78% sulla rotta Catania-Roma e al 70% sulla Palermo-Roma.

88. Per quanto riguarda i concorrenti, Blu-Express opera su entrambe le rotte con quote rispettivamente del 22% sulla Catania-Roma e del 13% sulla Palermo-Roma. Su quest'ultima rotta, peraltro, è presente anche un secondo concorrente, easyJet, che opera rappresentando il residuale 17% del mercato. Con riferimento a tali concorrenti, un'analisi più fine delle caratteristiche della domanda ha consentito di verificare come il comportamento di Alitalia sia da tempo altamente indipendente rispetto a una sola fascia di clientela *time-sensitive* disposta a pagare tariffe molto più elevate della media, dove in tale media si riscontra invece un sostanziale allineamento delle offerte tariffarie di Alitalia, WindJet e i loro concorrenti, ai quali è dunque storicamente attribuibile un effetto disciplinante significativo.
89. Tanto considerato, a fronte delle grandezze assolute delle rispettive quote di mercato, è comunque evidente che l'acquisizione di WindJet da parte di Alitalia rafforzerebbe significativamente il potere di mercato di quest'ultima, rispetto al cui esercizio occorre prendere in debita considerazione il grado di concorrenza potenziale attendibile a valle della concentrazione sulle rotte ora in esame. Al proposito, secondo quanto già riportato nelle risultanze istruttorie, tutti i concorrenti attuali (BluePanorama e easyJet), nonché un qualificato concorrente potenziale (Meridiana), hanno rappresentato *(1)* le obiettive difficoltà esistenti a esercitare attività in concorrenza a quelle di Alitalia e WindJet avendo per base Ciampino; *(2)* un congestionamento delle attività su Fiumicino nelle fasce orarie più pregiate della giornata (*supra*, §§ 61 ss.).
90. Tali elementi risultano obiettivamente significativi ai fini della valutazione della concorrenza potenziale attendibile rispetto alle attività dell'operatore dominante, concorrenza che può ritenersi operante solo in un contesto di mercati effettivamente contendibili. Ora, sulla base delle risultanze istruttorie risulta che la contendibilità della rotta Catania-Roma sia quantomeno limitata rispetto alle fasce orarie della mattina e della sera: proprio all'interno di tali fasce WindJet opera una serie di voli in partenza e arrivo da/per Fiumicino, così come in precedenza rappresentato (*supra*, tabella 16), i cui *slot* di riferimento andrebbero dunque a sommarsi – a valle dell'operazione di concentrazione – con quelli già nella disponibilità di Alitalia con un ulteriore rafforzamento del suo potere di mercato. Tale potere risulta particolarmente evidente nelle fasce orarie congestionate, dove le percentuali di *slot* detenute da Alitalia arrivano a soglie molto elevate: nel caso dei voli operati a livello nazionale lungo la settimana, nella fascia della mattina si assesta infatti al 77%, mentre in quella della sera raggiunge addirittura il 94% (*supra*, tabella 15).
91. Conclusione differente va sviluppata con riguardo alla rotta Palermo-Roma, dove l'acquisizione delle attività di WindJet da parte di Alitalia non pare sollevare le medesime preoccupazioni di tipo concorrenziale, e ciò tenuto conto in primo luogo delle dimensioni più limitate di tali attività, in secondo luogo delle quote di mercato maggiormente contenute che sarebbero riconducibili alla nuova entità *post-merger*, e in terzo luogo, della registrata presenza di più qualificati concorrenti sulla medesima rotta.
92. A fronte di quanto sin qui considerato, la concentrazione appare pertanto suscettibile di creare una posizione dominante in capo a Alitalia tale da ridurre in maniera sostanziale e durevole la concorrenza sul mercato rilevante della rotta Catania-Roma.

Rotte Minori

93. Sulle rotte Catania-Bologna, Catania-Pisa, Catania-Venezia e Palermo-Torino la concentrazione in esame comporterà il venir meno dell'unico concorrente attuale di Alitalia: rispetto alle quote storiche dell'anno 2011 e a quelle della stagione Summer 2012, su tutte le rotte minori la posizione congiunta di Alitalia e WindJet è infatti pari al 100%. A fronte di tali percentuali, occorre nondimeno considerare come, in linea con quanto più volte emerso nel corso del presente provvedimento, dal punto di vista *antitrust* le attività di trasporto aereo debbano essere correttamente valutate in termini di contendibilità delle rotte in assenza di barriere all'entrata.
94. A questo proposito, dalle risultanze istruttorie è emerso chiaramente come tutte le Rotte Minori interessate dalla concentrazione siano pienamente contendibili in ragione della totale assenza di *(i)* limitazioni di tipo tecnico o amministrativo alla disponibilità di *slot* nei diversi aeroporti di partenza/arrivo, ovvero *(ii)* situazioni di congestionamento nelle attività di decollo/atterraggio: ciò a fronte di una piena sostenibilità economica della presenza di più operatori su una medesima rotta, nonché delle rilevanti possibilità di sviluppo delle Rotte Minori attraverso un'espansione dell'offerta, così come dimostrato in maniera eclatante dal recente ingresso di Alitalia sulla rotta Catania-Pisa (*supra*, § 72).
95. Peraltro, è stato verificato come i principali vettori concorrenti si attendano una razionalizzazione delle attività della nuova entità Alitalia/WindJet in termini di voli operati, con la conseguente apertura di rilevanti opportunità commerciali d'ingresso. Particolarmente chiara al riguardo è stata la posizione espressa da Meridiana, la quale ha fatto presente di essere intenzionata a entrare/rientrare su praticamente tutte le Rotte Minori, ma pure easyJet ha manifestato un significativo interesse potenziale a operare su queste. Ancora, per quanto meno netta in proposito, la posizione di Ryanair lascia ipotizzare un rilevante effetto disciplinante dei comportamenti di Alitalia/WindJet sulle Rotte Minori, in particolare rispetto al segmento *low cost* sinora presidiato da WindJet, cui si associa la presenza di altri operatori *low cost* come BluePanorama e Volotea, per i quali, sulla base della documentazione agli atti, non è da escludersi un interesse all'ingresso su alcune almeno delle Rotte Minori (*supra*, § 77).
96. Con riferimento a tale ingresso, va ricordato come, in ragione dell'assenza di vincoli tecnico-amministrativi o situazioni di congestionamento, salvi i minimi tempi organizzativi richiesti per il servizio un vettore può decidere in qualsiasi momento della stagione IATA e rispetto a qualsiasi orario della giornata di operare un volo, con una dinamicità dell'offerta che esercita evidentemente una forte pressione in termini di concorrenza potenziale. Ove,

insomma, a seguito della concentrazione Alitalia si risolvesse a una riduzione dell'offerta e a un aumento dei prezzi dei voli col proprio marchio e/o con quello WindJet sulle Rotte Minori, le caratteristiche di tali collegamenti e la situazione concorrenziale allo stato esistente sono tali da non indurre a preoccupazioni sotto il profilo *antitrust* circa gli esiti della concentrazione.

VI.II. Gli impegni proposti da Alitalia

97. In data 26 giugno Alitalia ha fatto pervenire agli uffici istruttori una proposta di impegni, "*anche nell'ottica di consentire una conclusione tempestiva del procedimento*" (doc. 41, p. 3). Tali impegni consistono in un rilascio di *slot* sull'aeroporto di Milano Linate nei termini seguenti: "*considerato che – rispetto al sistema aeroportuale milanese nel suo complesso – il gruppo Alitalia aumenterebbe il proprio portafoglio di slot grazie all'acquisizione di WindJet, Alitalia si impegna a 'cedere' gli slot che WindJet opera da Linate verso Palermo e viceversa e da Linate verso Catania e viceversa*" (doc. 41, p. 3).

98. Alitalia, per contro, non ha ritenuto di dover proporre impegni di sorta rispetto al resto delle rotte interessate dalla concentrazione, escludendone segnatamente la necessità in relazione alle rotte da/per Roma (doc. 41, p. 3). Tale posizione è stata successivamente ribadita nelle audizioni della società tenutesi il 6 e 9 luglio (v. docs. 50 e 56).

VI.III. Misure alle quali si condiziona l'autorizzazione alla concentrazione

99. La creazione in capo ad Alitalia di una posizione dominante suscettibile di ridurre in maniera sostanziale e durevole la concorrenza sulle rotte Catania-Milano, Palermo-Milano e Catania-Roma a seguito della concentrazione in esame dipende in maniera diretta dalla disponibilità di *slot* di Alitalia negli aeroporti di Milano Linate e di Roma Fiumicino, a fronte della riscontrata presenza di ostacoli di carattere economico/fattuale e/o amministrativo per il pieno esplicarsi di un ingresso tempestivo ed efficiente da parte di potenziali concorrenti che possano disciplinare il potere di mercato di Alitalia nei mercati rilevanti. Nel primo caso, tale disponibilità è assolutamente predominante e stabilita in presenza di rilevanti vincoli di tipo legale-amministrativo e tecnico-strutturale che escludono la disponibilità di altri *slot* per i concorrenti. Nel secondo caso le limitazioni non risultano gravi quanto quelle verificate a Linate e sono circoscritte ad alcune fasce orarie critiche della giornata, ma appaiono comunque suscettibili di ostacolare uno sviluppo competitivo di offerte alternative da parte di altri vettori.

100. A fronte di tali situazioni sui due aeroporti citati, il portafoglio di *slot* detenuti da Alitalia sarebbe ulteriormente accresciuto dall'acquisizione delle attività di WindJet, con un rafforzamento della sua posizione dominante e una corrispondente riduzione della concorrenza. Tali effetti negativi dell'operazione potrebbero essere evitati solo attraverso la creazione di condizioni che permettano l'entrata e/o lo sviluppo di uno o più concorrenti in grado di disciplinare l'esercizio del potere di mercato da parte di Alitalia dopo l'acquisizione delle attività di WindJet sulle rotte citate, dando la possibilità di replicare l'effetto disciplinante sin qui svolto dalla stessa WindJet rispetto ad Alitalia.

101. Tale possibilità si avrebbe se ai vettori richiedenti *slot* al soggetto preposto alla *clearance* nei diversi aeroporti interessati venissero riconosciuti *slot* equivalenti a quelli richiesti per i voli operati da WindJet. Si ricorda in materia come Assoclearance abbia sin qui adottato una fascia di equivalenza corrispondente fino a +/- 1 ora rispetto alla richiesta del vettore (*supra*, § 64). In una prospettiva più strettamente concorrenziale, volta a mantenere il vincolo concorrenziale così come sin qui espresso dalle attività di WindJet, l'Autorità ritiene nondimeno che tale fascia dovrebbe essere ulteriormente circoscritta: al proposito, si ritengono utili le indicazioni desumibili da alcune decisioni della Commissione, dove rispetto a concentrazioni autorizzate subordinatamente a una *slot release* sono stati accettati impegni con un margine di tolleranza pari a +/- 20 minuti rispetto alle richieste del vettore richiedente[20]. Ove, dunque, Assoclearance non possa provvedere a un'allocazione di *slot* al vettore richiedente entro tale fascia, ai fini dell'eliminazione delle conseguenze pregiudizievoli per la concorrenza della concentrazione in esame occorrerà un apposito rilascio di *slot* da parte della nuova entità *post-merger*.

Misure da adottarsi rispetto alle rotte Catania-Milano e Palermo-Milano

102. Con specifico riferimento alle rotte Catania-Milano e Palermo-Milano, tenuto conto che *(i)* alla luce della differenziazione qualitativa tra gli aeroporti di Linate e Malpensa rispetto alla clientela *time-sensitive* occorre consentire l'ingresso e/o lo sviluppo di operatori da/per Linate, e *(ii)* presupposto fondamentale per un esercizio legale delle attività all'interno di tale aeroporto è un'assegnazione di *slot* funzionali all'operatività dei voli, fatta salva l'eventuale disponibilità di *slot* e conseguente allocazione da parte di Assoclearance, le condizioni da prendere in considerazione per il superamento dei pregiudizi alla concorrenza riscontrati consistono nel rilascio da parte della nuova entità *post-merger* di un numero di *slot* corrispondente ai voli allo stato operati da WindJet lungo le rotte Catania-Milano Linate e Palermo-Milano Linate.

103. Rispetto ai voli indicati, occorre ricordare come nel corso degli accertamenti istruttori sia emerso che alcuni degli stessi sono stati e sono tuttora operati da WindJet con un disallineamento orario, ovvero addirittura in assenza di una legittima disponibilità di *slot*, pendente un giudizio amministrativo circa la loro assegnabilità (*supra*, § 33). Pertanto, gli impegni proposti da Alitalia – che come visto si riferiscono esclusivamente agli *slot* "*che WindJet opera*" (*supra*, § 97) – non sono sufficienti a consentire di replicare l'effetto disciplinante sin qui svolto da WindJet nei confronti di Alitalia, eliminando le preoccupazioni concorrenziali dell'Autorità rispetto alla concentrazione in esame.

---

20 *[Cfr. Commissione, dec. del 30 marzo 2012, M.6447- IAG/BMI, in particolare par. 1.2.5. degli impegni.]*

104. In vista di un'assegnazione legittima ed efficiente di tutti gli *slot* corrispondenti alle attività correnti di WindJet sulle rotte Catania-Milano Linate e Palermo-Milano Linate, l'Autorità ritiene pertanto di dover adottare una misura tale da ottenere gli *slot* dall'entità *post-merger*, facendo cioè riferimento al portafoglio degli *slot* complessivamente detenuti da Alitalia. Nel caso in cui, dunque, ai voli allo stato operati da WindJet corrispondano disallineamenti orari o mancata titolarità delle corrispondenti bande orarie, gli *slot* da prendere in considerazione per un'assegnazione a vettori concorrenti dovranno essere quelli relativi ad altrettanti voli operati dalla stessa Alitalia negli orari più prossimi a quelli di WindJet.

105. Infatti, sempre al fine di garantire una possibilità di accesso al mercato adeguata a replicare la pressione concorrenziale sin qui esercitata da WindJet nei mercati rilevanti in esame, uno o più vettori, indipendenti rispetto al gruppo CAI e in grado di esercitare una concorrenza effettiva dovrebbero poter operare sugli *slot* che permettono di operare voli corrispondenti a quelli di WindJet. Ancora, tali *slot* dovrebbero essere vincolati alle rotte a/r Catania-Milano Linate e Palermo-Milano Linate per un periodo congruo, che viene qui considerato corrispondente alle prossime quattro stagioni IATA, sostanzialmente corrispondenti a due anni, anche tenuto conto del fatto che la tempestività dell'ingresso di un concorrente viene di norma valutata rispetto a tale arco temporale[21].

Misure da adottarsi rispetto alla rotta Catania-Roma

106. Con riferimento alla rotta Catania-Roma, si rileva che, alla luce dei limiti all'esercizio della concorrenza potenziale sulle condotte di Alitalia a valle della concentrazione, tenuto conto dello stato di congestionamento parziale dell'aeroporto di Fiumicino e dell'impossibilità che si sviluppi un'offerta alternativa dall'aeroporto di Ciampino, occorre consentire l'ingresso e/o lo sviluppo di operatori da/per Fiumicino nelle fasce orarie congestionate.

107. Dal momento che presupposto fondamentale per un esercizio legale delle attività all'interno dell'aeroporto di Fiumicino è un'assegnazione di *slot* funzionali all'operatività dei voli, fatta salva l'eventuale disponibilità di *slot* e conseguente allocazione da parte di Assoclearance, le condizioni da prendere in considerazione per il superamento dei pregiudizi alla concorrenza riscontrati consistono nel rilascio da parte della nuova entità *post-merger* di un numero di *slot* corrispondente ai voli allo stato operati da WindJet lungo la rotta Catania-Roma Fiumicino nelle fasce critiche della mattina e della sera (*supra*, §§ 62 ss.).

108. Sempre al fine di garantire possibilità di accesso al mercato che consenta di replicare la pressione concorrenziale sin qui esercitata da WindJet nel mercato rilevante in esame, gli *slot* che permettono di operare voli corrispondenti a quelli di WindJet nelle fasce critiche della mattina e della sera dovrebbero essere acquisiti da parte di uno o più vettori, indipendenti rispetto al gruppo CAI e in grado di esercitare una concorrenza effettiva. Ancora, tali *slot* dovrebbero essere vincolati alla rotta a/r Catania-Roma Fiumicino per un periodo congruo, che – in linea con quanto già rilevato (*supra*, §105) – viene qui considerato corrispondente alle prossime quattro stagioni IATA.

Adeguatezza e proporzionalità delle misure

109. Sia rispetto alle rotte Catania-Milano e Palermo-Milano che alla Catania-Roma i rilasci di *slot* da parte della nuova entità *post-merger*, alle condizioni rispettivamente indicate nelle sezioni precedenti, appaiono misure adeguate e proporzionate da imporre ad Alitalia per eliminare i pregiudizi alla concorrenza derivanti dall'operazione in esame, garantendo le strutture competitive del mercato e assicurando che i consumatori non si ritrovino in una situazione peggiore a seguito della concentrazione[22].

110. Non esistono, infatti, misure alternative tali da ottenere il medesimo effetto sulla concorrenza, né del resto la stessa Alitalia ha ritenuto di dover proporre impegni di tipo comportamentale, concentrandosi direttamente su impegni di tipo strutturale, ancorché limitatamente a un profilo soltanto tra quelli anticoncorrenziali sollevati dall'operazione. Propriamente gli impegni di Alitalia sono stati presi in considerazione dall'Autorità e opportunamente rivisti, al fine di ottenere un risultato minimo efficiente circa lo stato della concorrenza su tutte le rotte sopra citate in cui è stata accertata la costituzione di una posizione dominante a seguito della concentrazione, tenuto conto della specificità dei casi.

111. Sempre in relazione alla proporzionalità delle misure, con specifico riferimento a quelle interessanti l'aeroporto di Milano Linate, si fa presente come esse siano volte a preservare la permanenza del vincolo concorrenziale sin qui esercitato da WindJet, la cui efficacia non può che misurarsi in termini dell'effettiva attività di volo esercitata da quest'ultimo nel corso delle ultime due stagioni IATA operate. Quanto alle misure previste per la rotta Catania-Roma Fiumicino, esse sono rivolte a valorizzare la dinamicità del processo allocativo degli *slot* in maniera tale da garantire la possibilità dell'esercizio di un vincolo competitivo da parte dei concorrenti di Alitalia.

112. In entrambi i casi, le misure imposte non determineranno necessariamente una sottrazione di *slot* ad Alitalia-WindJet, dal momento che ciò dovrà avvenire solo in presenza di effettiva impossibilità da parte del soggetto preposto alla *clearance* a dare corso alle richieste di concorrenti entro un margine di tolleranza, in linea con le indicazioni desumibili in ambito comunitario.

---

21 *[Cfr. Orientamenti relativi alla valutazione delle concentrazioni orizzontali a norma del regolamento del Consiglio relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese, 2004/C 31/03, par. 74.]*

22 *[Cfr. Comunicazione della Commissione concernente le misure correttive considerate adeguate a norma del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio e del regolamento (CE) n. 802/2004 della Commissione, 2008/C 267/01, par. 15; Orientamenti relativi alla valutazione delle concentrazioni orizzontali, cit., par. 79.]*

113. Infine, per garantire trasparenza, correttezza, parità di trattamento e non discriminazione nelle procedure di esecuzione delle misure volte a eliminare i pregiudizi alla concorrenza derivanti dalla concentrazione, l'Autorità – in linea con la prassi comunitaria – ritiene necessario prevedere la nomina di un soggetto terzo (*monitoring trustee*), il quale opererà, per valutare le richieste di disponibilità di *slot* da parte degli operatori concorrenti e per procedere alla definitiva assegnazione valutando comparativamente tali richieste, sulla base dei criteri stabiliti dall'Autorità nella seguente delibera in vista del miglior effetto concorrenziale delle misure disposte. Tale soggetto terzo dovrà avere caratteristiche di indipendenza da Alitalia, necessaria qualificazione per svolgere il suo mandato e non essere esposto a conflitti di interesse.

RITENUTO, pertanto, che l'operazione in esame è suscettibile di determinare, ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 287/1990, la creazione di una posizione dominante, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza, sui mercati relativi ai servizi di trasporto aereo di linea di passeggeri sulle rotte Catania-Milano, Palermo-Milano e Catania-Roma;

RITENUTO necessario prescrivere alle società Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.A. e Wind Jet S.p.A., ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge n. 287/1990, misure volte ad impedire tali conseguenze, eliminando gli effetti distorsivi causati dalla realizzazione della concentrazione in esame;

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

DELIBERA

di autorizzare l'operazione di concentrazione comunicata, prescrivendo ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge n. 287/90, il pieno rispetto delle seguenti condizioni:

(A1) Alitalia rilasci, sullo scalo di Milano Linate, per le quattro stagioni IATA successive alla stagione *Summer2012,* a fronte della richiesta in tal senso formulata ad Assoclearance da un operatore concorrente, valutata ammissibile e selezionata dal soggetto di cui al punto (*B1)* con le modalità di cui al punto (*B2*), fino a 2 coppie di *slot* (equivalenti a due diritti di decollo e due diritti di atterraggio), corrispondenti ai voli operati alla data del presente provvedimento da WindJet sulla rotta Catania-Milano Linate nelle stagioni IATA *Summer2012 e Winter 2011/2012*, e una coppia di *slot* (equivalente a un diritto di decollo e un diritto di atterraggio), corrispondente ai voli operati da WindJet sulla rotta Palermo-Milano Linate nelle stagioni IATA *Summer2012* (alla data del presente provvedimento) *e Winter 2011/2012*, ovvero, nel caso in cui detti voli siano operati da WindJet in assenza di titolo legittimo o in disallineamento orario, corrispondenti ad altrettanti voli operati dalla stessa Alitalia negli orari più prossimi a quelli operati da WindJet;
(A2) Alitalia rilasci, sullo scalo di Roma Fiumicino, per le quattro stagioni IATA successive alla stagione *Summer 2012,* a fronte della richiesta in tal senso ad Assoclearance di un operatore concorrente, valutata ammissibile e selezionata dal soggetto di cui al punto (*B1)* con le modalità di cui al punto (*B2*), fino a 2 coppie di *slot* (equivalente a due diritti di decollo e due diritti di atterraggio), corrispondenti ai voli operati, nelle fasce della mattina (7-9) e della sera (19-21) da WindJet sulla rotta Roma Fiumicino-Catania nelle precedenti stagioni IATA *Summer2012* (alla data del presente provvedimento) *e Winter 2011/2012*;
(A3) Gli obblighi di cui ai punti (*A1*) e (*A2*) trovano applicazione unicamente nei casi in cui le richieste formulate ad Assoclearance da parte di un operatore concorrente non possano essere soddisfatte mediante l'attribuzione di *slot* equivalenti a quelli richiesti, ovvero dichiarati disponibili da Assoclearance nell'intervallo temporale di più o meno venti minuti rispetto all'orario del volo oggetto di richiesta operato da WindJet o, nei casi previsti sub (A1), da Alitalia;
(B1) la gestione del procedimento per l'allocazione degli *slot* dovrà essere svolta da un soggetto terzo (*monitoring trustee*), avente caratteristiche di indipendenza da Alitalia, necessaria qualificazione per svolgere il suo mandato e che non sia esposto a conflitti di interesse. L'individuazione di tale soggetto, selezionato da Alitalia entro 30 giorni dalla data di notifica della presente decisione, sarà sottoposta ad approvazione dell'Autorità;
(B2) il soggetto *monitoring trustee* di cui al precedente punto *(B1):*
I. raccoglierà le richieste dei vettori, che, pervenute ad Assoclearance almeno 60 giorni prima dell'inizio della corrispondente stagione IATA, dovranno contenere l'impegno ad operare, per almeno quattro stagioni IATA, i voli sugli *slot* richiesti con vincolo di destinazione sulle corrispondenti rotte di cui ai punti A1 e A2;
II. entro 30 giorni prima dell'inizio della corrispondente stagione IATA stabilirà l'ammissibilità alla procedura di assegnazione dei vettori richiedenti. A tal fine, i vettori dovranno essere indipendenti sotto il profilo societario, finanziario e commerciale da Alitalia e non essere partecipanti di SKY Team;
III. entro il medesimo termine di cui al punto II individuerà il/i soggetto/i assegnatario/i, valutando attraverso una procedura comparativa le richieste ammesse. In particolare, costituirà requisito preferenziale per l'assegnazione la dimostrata capacità di costituire il più efficace ed efficiente vincolo competitivo sui servizi di trasporto aereo sulle rotte interessate. A tal fine, dovranno valutarsi *(i)* il numero complessivo degli *slot* richiesti; *(ii)* la bontà dei *business plan* specificamente redatti, i quali dovranno contenere informazioni dettagliate in ordine alle caratteristiche del vettore, alla sua solvibilità finanziaria, all'ampiezza del *network* operato anche con riguardo alla modalità di allocazione e di

gestione degli *slot* eventualmente detenuti sullo scalo oggetto della richiesta, al numero e alla tipologia degli aeromobili da impiegarsi, ai piani commerciali/tariffari che questi intende applicare sui voli in oggetto;
IV. informerà l'Autorità degli esiti della procedura selettiva entro dieci giorni dalla sua conclusione.

(C) Alitalia dovrà presentare all'Autorità una relazione illustrativa sull'ottemperanza delle misure prescritte di cui ai punti da (A1) a (B2) entro il termine di due settimane successive all'inizio di ogni stagione IATA, con periodicità fino alla stagione IATA *Summer 2014*.

Il presente provvedimento verrà notificato ai soggetti interessati e pubblicato nel Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Avverso il presente provvedimento può essere presentato ricorso al TAR del Lazio, ai sensi dell'articolo 135, comma 1, lettera *b*), del Codice del processo amministrativo (Decreto Legislativo 2 luglio 2010, n. 104), entro sessanta giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso, fatti salvi i maggiori termini di cui all'articolo 41, comma 5, del Codice del processo amministrativo, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 8 del Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n. 1199, entro il termine di centoventi giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso.

IL SEGRETARIO GENERALE
Roberto Chieppa

IL PRESIDENTE
Giovanni Pitruzzella