C7667B - ALITALIA/VOLARE
Provvedimento n. 18549

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 25 giugno 2008;

SENTITO il Relatore Dottor Antonio Pilati;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTA la propria delibera n. 15666 del 5 luglio 2006, nella quale si è ritenuto che l'operazione relativa all'acquisizione di Volare Group S.p.A., Volare Airlines S.p.A. e Air Europe S.p.A., società in Amministrazione Straordinaria, da parte delle società Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A., fosse suscettibile di determinare, ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 287/90, la costituzione di una posizione dominante sui mercati del trasporto aereo di linea di passeggeri identificati dalle rotte Linate-Bari, Linate-Lamezia Terme e Milano-Parigi;

VISTE le misure imposte in tale delibera alla società Alitalia Linee Aeree S.p.A., ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge n. 287/90, volte ad eliminare gli effetti distorsivi causati dalla realizzazione della concentrazione in esame sulle rotte Linate-Bari, Linate-Lamezia Terme, Milano-Parigi;

CONSIDERATO che tali misure consistono nel rilascio da parte di Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. di due coppie di *slot* dall'aeroporto di Linate sulla rotta Milano-Parigi, una coppia di *slot* sulla rotta Linate-Bari ed una coppia di *slot* sulla rotta Linate-Lamezia Terme;

VISTA la propria delibera del 24 ottobre 2007, con la quale si è ritenuto necessario verificare se il protrarsi della situazione di incertezza in merito alla titolarità del complesso aziendale di Volare, nonché le diverse prospettive di sviluppo di Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. e del settore aereo in Italia, fossero tali da aver comportato mutamenti delle condizioni strutturali dei mercati su cui incidevano le misure imposte dall'Autorità con il provvedimento 15666 del 5 luglio 2006, tali da comportare la revoca o la riforma delle stesse;

VISTA la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie trasmessa alle Parti in data 6 febbraio 2008;

VISTA la propria delibera del 13 febbraio 2008, con la quale è stato prorogato al 7 marzo 2008 il termine di conclusione del procedimento, in accoglimento dell'istanza di proroga presentata dalla società Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. in data 12 febbraio 2008;

VISTA la propria delibera del 21 febbraio 2008, con la quale è stato prorogato al 20 marzo 2008 il termine di conclusione del procedimento, in accoglimento delle istanze di proroga presentate dalle società Air One S.p.A. e Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A., rispettivamente, in data 14 e 19 febbraio 2008;

SENTITI in audizione finale, in data 11 marzo 2008, i rappresentanti delle società Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A., Air One S.p.A. e Meridiana S.p.A.;

VISTA la propria delibera del 20 marzo 2008, con la quale è stato prorogato al 16 giugno 2008 il termine di conclusione del procedimento, in accoglimento dell'istanza di proroga presentata da Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. in data 11 marzo 2008;

VISTA la Comunicazione della Commissione del 30 aprile 2008 sull'applicazione del regolamento CEE/95/1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità, da ultimo modificato con regolamento CE/793/2004;

VISTO il documento di Integrazione della Comunicazione delle Risultanze Istruttorie, trasmesso alle Parti in data 16 maggio 2008;

VISTA la decisione del Consiglio di Stato del 27 maggio 2008, che ha stabilito l'obbligo di rinnovazione della gara del Complesso Aziendale di Volare entro quindici giorni dalla data di notifica della decisione medesima;

VISTE le memorie delle società Meridiana S.p.A. e Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A., pervenute in data 30 maggio 2008;

VISTA la propria delibera del 12 giugno 2008, con la quale è stato prorogato al 26 giugno 2008 il termine di conclusione del procedimento per consentire il pieno esercizio dei diritti di difesa e del contraddittorio;

VISTI gli atti del procedimento;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A. (di seguito, Alitalia) è una società per azioni quotata in borsa, il cui controllo è detenuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze che possiede il 49,9% del capitale sociale mentre la restante parte di tale capitale è detenuto da soggetti privati. Alitalia esercita l'attività di trasporto aereo di persone e merci, nazionale e internazionale. Essa è il principale vettore aereo nazionale e detiene partecipazioni in altre società

esercenti attività di trasporto aereo nonché in società operanti in settori collegati al trasporto aereo, quali, ad esempio, il settore dei servizi telematici, quello delle attività turistiche, quello dei servizi e dei lavori aerei, quello della manutenzione e della revisione aerea e quello della spedizione di merci.
Alitalia fa parte dell'alleanza *Sky-Team*, creata nel 2000, insieme ai vettori Air France, Delta Airlines, AeroMexico, Korean Air, CSA Czech Airlines, Northwest, Continental, KLM, Royal Dutch Airlines e Aeroflot con alcuni dei quali sono stati stipulati accordi di *code sharing*.
In data 13 aprile 2006 Alitalia ha costituito Volare S.p.A., società veicolo attraverso la quale ha realizzato l'acquisizione del complesso aziendale di Volare.
2. Volare Group S.p.A. (di seguito, Volare) è una società che controlla, oltre ad alcune società attive in settori collegati al trasporto aereo, due vettori operativi, Volare Airlines S.p.A. e Air Europe S.p.A., attivi nel trasporto aereo di passeggeri a livello nazionale ed internazionale tramite voli di linea e *charter*. Tale società nel corso degli anni 2003-2004 si è caratterizzata come vettore a forte connotazione *low-cost*.
A seguito di dichiarazione di fallimento del Tribunale di Busto Arsizio del 3 dicembre 2004, la società è stata ammessa al regime di amministrazione straordinaria.
3. AirOne S.p.A. (di seguito, AirOne) è una società attiva nel trasporto aereo di passeggeri a livello nazionale e internazionale.
Il capitale sociale di AirOne è detenuto per il 99,9% dalla società Toto S.p.A., *holding* dell'omonimo gruppo.
Nel 2000 AirOne ha stretto un'alleanza commerciale con Lufthansa e, in seguito, ha siglato accordi di *code-sharing* su alcune destinazioni con diversi vettori internazionali tra cui Air Canada, Aegean Airlines, TAP Portugal, US Airways.
4. Meridiana S.p.A. (di seguito, Meridiana) è una società che svolge l'attività di trasporto aereo di persone e merci, nazionale ed internazionale. I servizi offerti sono sia di linea che di trasporto *charter*.
Il capitale sociale di Meridiana è detenuto per il 91,9% dalla Interprogramme Holding S.A.

II. L'ATTIVITÀ ISTRUTTORIA SVOLTA

5. Nel corso del procedimento istruttorio sono state acquisite varie informazioni al fine di verificare gli attuali assetti concorrenziali sui mercati del trasporto aereo passeggeri di linea identificati dalle rotte Linate-Bari, Linate-Lamezia Terme e Linate-Parigi in cui l'Autorità aveva accertato la costituzione o il rafforzamento della posizione dominante di Alitalia, imponendo conseguenti misure.
In particolare, sono state richieste informazioni ad Alitalia e ai principali operatori del settore, nonché alla società di gestione degli aeroporti milanesi (SEA S.p.A.), in merito alle frequenze operate giornalmente sulle rotte in oggetto nelle stagioni IATA Summer 2007, Winter 2007/2008 e Summer 2008.
6. Inoltre, sono state sentite in audizione le società Meridiana (26 novembre 2007 e 19 giugno 2008), AirOne (29 novembre 2007 e 17 giugno 2008) e l'Amministrazione Straordinaria del gruppo Volare accompagnata da rappresentanti del Ministero dello Sviluppo Economico (11 dicembre 2007), al fine di accertare la situazione di controllo del complesso aziendale di Volare e lo scenario competitivo sulle rotte in oggetto. Sono state altresì audite l'Associazione Assoclearance (6 dicembre 2007), incaricata dell'attribuzione degli *slot* alle compagnie aeree negli aeroporti nazionali coordinati, ed ENAC, Ente Nazionale Aviazione Civile (14 dicembre 2007), in merito alla possibilità di prevedere misure alternative a quelle imposte nel provvedimento del luglio 2006, che garantiscano i medesimi effetti.
7. In data 6 febbraio 2008 è stato inviato alle Parti il documento di Comunicazione delle Risultanze Istruttorie, a seguito del quale si è tenuta l'audizione finale con le Parti l'11 marzo 2008.
Successivamente, anche in ragione delle motivazioni sottostanti al provvedimento di proroga del 20 marzo 2008, sono state inviate richieste di informazioni ai coordinatori Assoclearance e COHOR, nonché ad ENAC, al fine di acquisire chiarimenti sulle modalità di rilascio ed assegnazione di *slot* nel rispetto del Regolamento Comunitario CE/793/2004 ed in particolare sulla compatibilità con il medesimo regolamento di una misura di rilascio transitoria e reversibile, rispetto ad un diverso assetto di controllo del Complesso Aziendale di Volare.
Sulla base di tali informazioni è stata redatta un'integrazione della Comunicazione delle Risultanze Istruttorie, inviata alle Parti in data 16 maggio 2008.
A seguito di a tale invio si è tenuto, in data 20 maggio, un incontro con la società Alitalia, nell'ambito del quale la società ha anticipato alcune considerazioni, poi contenute nella memoria del 30 maggio 2008, relative all'attuabilità di misure reversibili di rilascio *slot* e all'individuazione di misure ad esse alternative. Da ultimo, Alitalia è stata sentita in audizione in data 20 giugno 2008.

III. RISULTANZE ISTRUTTORIE

8. In considerazione delle finalità del presente procedimento, volto a verificare l'attualità delle misure imposte ad Alitalia con il provvedimento del 5 luglio 2006, gli elementi acquisiti nel corso dell'istruttoria sono relativi allo stato effettivo di controllo del complesso aziendale di Volare, nonché alla situazione competitiva attuale sui mercati rilevanti costituiti dalle rotte Linate/Bari, Linate/Lamezia Terme e Milano/Parigi.

a) Controllo del complesso aziendale di Volare dal luglio 2006 ad oggi

9. L'aggiudicazione del Complesso Aziendale di Volare ad Alitalia, ad esito della procedura di gara conclusasi nel marzo 2006, è stata oggetto di un articolato contenzioso amministrativo relativo alla legittimità dello svolgimento della procedura di gara medesima ed alla conseguente nullità del contratto tra Alitalia e Volare che disciplina i rapporti tra le Parti a seguito dell'aggiudicazione della gara a favore di Alitalia.

10. In particolare, si ricorda l'ordinanza n. 3485 del Consiglio di Stato del 10 luglio 2007, con la quale è stata respinta la richiesta di misure cautelari di Alitalia per l'annullamento della decisione del TAR relativa alla rinnovazione della gara, e si è affermato, in merito al contratto derivante dalla procedura di gara, che "*non rientra nella giurisdizione di legittimità del giudice amministrativo la cognizione delle questioni privatistiche relative alla validità od efficacia del contratto stipulato a valle della procedura comparativa di stampo pubblicistico*". Tale ordinanza ha confermato la legittimità della precedente sentenza del TAR Lazio del 26 ottobre 2006, riguardante l'annullamento dell'aggiudicazione ad Alitalia a seguito di vizi procedurali che avevano invalidato l'esito della gara, nonché la declinatoria di giurisdizione in ordine alla inefficacia e/o nullità del contratto di vendita stipulato a seguito della procedura di gara.

11. A seguito del dispositivo del Consiglio di Stato che imponeva la rinnovazione della procedura di gara, il Ministero dello Sviluppo Economico ed il Commissario Straordinario si sono attivati per la rinnovazione della procedura che si è conclusa con il decreto del 30 gennaio 2008 che ha riassegnato il Complesso Aziendale ad Alitalia.

12. Il Consiglio di Stato, con sentenza del 26 febbraio 2008, ha annullato il decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 30 gennaio 2008, ritenendo non sufficiente la rinnovazione parziale della procedura di gara effettuata dal Commissario Straordinario di Volare, ed ha stabilito l'obbligo per il commissario straordinario ad iniziare la procedura di rinnovo della gara entro 30 giorni (individuando, in caso di mancata attivazione nei termini, il soggetto deputato a farlo).

13. Al fine di chiarire le modalità di rinnovazione della gara, il Commissario Straordinario ha presentato al Consiglio di Stato un'istanza volta ad ottenere direttive per dare esecuzione alla suddetta sentenza.

In data 27 maggio 2008, il Consiglio di Stato ha adottato una decisione con la quale, preso atto della perdurante inerzia dell'amministrazione di Volare a ottemperare ai propri dispositivi, investe del compito di rinnovare la gara, entro 15 giorni, il Direttore Generale per la Politica Industriale del Ministero per lo Sviluppo Economico. La gara dovrà essere rinnovata "*ora per allora*", tenendo fermi gli atti preliminari compiuti nel 2005, in occasione della gara invalidata, mediante l'invito, ai soggetti che hanno partecipato alla passata procedura, a presentare nuove offerte.

La lettera di invito a presentare nuove offerte ha fissato come termine ultimo per la presentazione il 14 luglio 2008.

14. In merito alla situazione di controllo di Alitalia sul Complesso Aziendale di Volare, la società, nel corso dell'audizione finale, ha evidenziato come, alla luce delle pronunce del giudice amministrativo e nonostante il permanere di un contratto valido e di una gestione corrente di Alitalia su Volare, sembrino mancare allo stato i requisiti della certezza e della stabilità, necessari a configurare una fattispecie di controllo ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 287/90.

Tuttavia, nel corso del procedimento e da ultimo nella memoria del 30 maggio 2008 (doc. 2.90), Alitalia riconosce implicitamente di avere la piena disponibilità del Complesso Aziendale anche in termini di riorganizzazione dei piani di volo.

15. Tutto ciò premesso, si osserva che, indipendentemente da qualsiasi valutazione tecnica sul titolo giuridico del rapporto fra Alitalia e Volare - e sulla sua validità -, dal punto di vista fattuale si registra il permanere della gestione piena di Alitalia sul complesso aziendale dimostrata sia dalle dichiarazione rese in sede di Consiglio di amministrazione in cui Volare è considerato uno degli *asset* strategici del gruppo Alitalia[1], sia dalle decisioni di modificare la destinazione di alcuni *slot* a codice VE, assumendosi implicitamente la responsabilità di incidere sul valore complessivo dell'azienda (cfr. *infra*).

Un tale utilizzo del complesso aziendale sembra andare ben al dì la di una mera gestione di transizione volta a preservare l'integrità e la continuità produttiva del complesso aziendale in attesa della definizione del contenzioso sulla aggiudicazione della gara, integrando gli estremi per configurare una gestione completa del complesso aziendale.

16. Il controllo di fatto da parte di Alitalia su Volare, al di là dell'annullamento della procedura di aggiudicazione del complesso aziendale, è stato confermato altresì dagli altri operatori del settore, principali concorrenti di Alitalia.

In particolare la società Meridiana nell'audizione del 26 novembre 2007, nonché nell'audizione finale, ha sottolineato, producendone la relativa evidenza, come Alitalia stia commercializzando voli operati utilizzando alcuni degli *slot* di Volare, attraverso modalità di *code-sharing*, con ciò palesando la piena disponibilità in capo ad Alitalia degli *asset* di Volare. Peraltro, Meridiana, in tema di preservazione del valore economico dell'avviamento commerciale di Volare, evidenzia che quest'ultimo è direttamente imputabile ad Alitalia, che, attraverso le scelte gestionali in atto, depaupera la valenza autonoma del marchio Volare, anche modificando orari e destinazioni degli *slot*.

17. Anche AirOne, nell'audizione del 29 novembre 2007 e nell'audizione finale dell'11 marzo 2008, ha sottolineato lo stato di controllo di fatto da parte di Alitalia su Volare, dimostrato fra l'altro dal posizionamento degli aeromobili di Volare sull'aeroporto di Malpensa, a fronte della circostanza per cui gli *slot* di Volare su Linate sono operati direttamente da velivoli Alitalia, con tutte le relative conseguenze di carattere economico e commerciale.

---

[1] *[Si veda, da ultimo, Comunicato stampa del 16 marzo 2008, disponibile sul sito www.alitalia.it.]*

18. Lo stesso Commissario Straordinario del gruppo Volare ha riconosciuto che la proprietà del complesso aziendale fa capo ad Alitalia per il tramite della società veicolo Volare S.p.A.. In questo contesto, uno dei compiti del Commissario straordinario è il monitoraggio del rispetto del piano di cessione di Volare presentato da Alitalia in occasione della stipula del contratto, in termini di risorse impiegate nell'azienda, di numero degli aeromobili, di mantenimento dei livelli occupazionali. In altri termini, la finalità dell'azione svolta dal Commissario straordinario, come previsto dalle disposizioni dal Decreto Legislativo 270/99[2], è garantire il rispetto del contratto stipulato da Alitalia e Volare, almeno fino a due anni dalla stipula del contratto, avvenuta nell'aprile 2006.

b) Praticabilità di misure reversibili

19. A seguito del provvedimento di proroga del 20 marzo 2008 - in cui si valutava la possibilità di rivedere le misure imposte con il provvedimento del 5 luglio 2006, sostituendole con misure reversibili, la cui efficacia fosse subordinata al permanere del controllo, ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 287/90, di Alitalia su Volare -, sono state inviate, in data 4 e 7 aprile 2008, delle richieste di informazioni ad ENAC, ad Assoclearance – in qualità di coordinatore degli aeroporti nazionali- e a COHOR – in qualità di coordinatore degli scali aeroportuali parigini - finalizzate ad acquisire ulteriori elementi per verificare la praticabilità tecnica di misure relative ad un rilascio temporaneo, da parte di Alitalia, di *slot* su alcune rotte da e per Linate.

20. Nel merito della praticabilità tecnica di un rilascio temporaneo di *slot*, Assoclerance ha dichiarato di non rilevare difficoltà operative. Il coordinatore francese, nella nota inviata in data 16 aprile 2008, ha invece evidenziato come un rilascio temporaneo di *slot*, sicuramente possibile sullo scalo di Charles De Gaulle, risulterebbe più difficile su quello di Orly, essendo quest'ultimo uno scalo congestionato in cui esiste una lista di attesa per l'assegnazione degli *slot* a cui sarebbe difficile derogare, mantenendo anche un vincolo di destinazione sulla rotta, senza violare il regolamento CE/793/2004[3].

21. La risposta di Assoclearance fornisce inoltre informazioni di particolare rilievo ai fini della valutazione della posizione di Alitalia su uno dei mercati rilevanti. In particolare, dalla risposta risulta che, con decorrenza dalla stagione Summer 2008, Volare non effettua più collegamenti dall'aeroporto di Linate con destinazione Parigi, mentre appare invariato il suo operativo sulle rotte Linate-Bari e Linate-Lamezia Terme.

c) Analisi concorrenziale sulle rotte oggetto delle misure correttive

22. Con il provvedimento del 5 luglio 2006, l'Autorità accertava la costituzione o il rafforzamento della posizione dominante di Alitalia, a seguito dell'acquisizione di Volare, sui mercati del trasporto aereo passeggeri di linea relativi ai collegamenti nazionali Linate–Bari, Linate–Lamezia Terme, ed intracomunitari Milano-Parigi[4]. Conseguentemente su tali rotte venivano imposte dall'Autorità misure correttive volte a rimuovere le distorsioni concorrenziali evidenziate, consistenti nella cessione di coppie di *slot*.

Di seguito, si procede ad analizzare la situazione concorrenziale sulle suddette rotte a partire dal momento della decisione dell'Autorità fino alla data attuale. In considerazione dell'organizzazione dei piani di volo del comparto aereo passeggeri di linea, scadenzato secondo la regolamentazione IATA che individua due stagioni annue, l'analisi viene svolta con particolare riferimento alla stagione estiva 2006 (Summer 2006), che rappresenta il contesto di mercato rispetto al quale sono state imposte le misure; alla stagione estiva 2007 (Summer 2007[5]), periodo in cui è stata richiesta la revoca/revisione delle misure da parte di Alitalia; alla stagione estiva 2008 (Summer 2008[6]) che rappresenta il contesto attuale di svolgimento del procedimento.

23. L'analisi viene condotta al netto delle osservazioni di Parte in merito all'attuale stato di difficoltà della compagnia nel comparto aereo a livello nazionale[7], anche in considerazione della procedura di privatizzazione in corso, dal momento che il procedimento ha ad oggetto esclusivamente la revisione delle misure imposte sui singoli mercati interessati con il provvedimento del 5 luglio 2006.

24. Il periodo successivo alla delibera dell'Autorità è stato indubbiamente connotato da una situazione di crisi della società, che ha registrato un livello di perdite tale da metterne a rischio la sopravvivenza nel medio periodo, inducendo l'azionista di controllo ad avviare un processo di privatizzazione tuttora in corso, nonché a concedere alla società un

---

[2] *[Decreto Legislativo 8 luglio 1999, n. 270, recante "Nuova disciplina dell'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in stato di insolvenza, a norma dell'articolo 1 della legge 30 luglio 1998, n. 274", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 185 del 9 agosto 1999.]*

[3] *[Cfr. doc. 2.85.]*

[4] *[Ai fini della presente procedura, volta ad accertare se siano intervenuti mutamenti del quadro giuridico e delle condizioni di mercato su cui incidevano le misure imposte dall'Autorità con il provvedimento del 5 luglio 2006, tali da comportare la revoca o la riforma delle stesse, si rimanda integralmente alla definizione dei mercati rilevanti, nonché al quadro regolamentare di cui al medesimo provvedimento.]*

[5] *[Tale stagione ha una finestra temporale compresa tra l'ultima domenica del mese di marzo 2007 e l'ultimo sabato del mese di ottobre 2007.]*

[6] *[Tale stagione ha una finestra temporale compresa tra l'ultima domenica del mese di marzo 2008 e l'ultimo sabato del mese di ottobre 2008.]*

[7] *[In questo senso Alitalia evidenzia il sempre maggior divario nei confronti dei principali concorrenti, la persistente assenza di partnership tali da generare significative sinergie, la continua erosione della quota di mercato misurata sul totale delle rotte nazionali, "ormai pari al 42%", la necessità di un apporto di nuove risorse finanziarie.]*

prestito di 300 milioni di euro. In quest'ottica l'analisi concorrenziale effettuata con riferimento alla stagione Summer 2008 tiene inevitabilmente conto del nuovo posizionamento del vettore sulle rotte in esame.

25. In proposito si segnala che nella stagione Summer 2006 la disponibilità di *slot* su Linate per Alitalia, a seguito della acquisizione di Volare era pari a circa il 54% del totale degli *slot* operabili sullo scalo[8]. Gli ultimi dati disponibili indicano che tale valore si attesta all'incirca sul 50%[9].

Linate-Bari

26. Nel provvedimento di luglio 2006, si evidenziava che sulla rotta Linate-Bari, a seguito dell'operazione, Alitalia diventava il primo operatore in termini di passeggeri trasportati con una quota di poco inferiore al 50% a fronte di un incremento molto significativo, grazie alla quota detenuta da Volare. Il secondo operatore AirOne aveva una quota di poco superiore al 40% mentre gli altri due vettori che effettuavano il collegamento detenevano quote modeste.

27. In termini di frequenze, che, soprattutto nel caso di un aeroporto particolarmente congestionato e soggetto a regolamentazione sull'assegnazione degli *slot* quale Linate[10], identificano l'*asset* la cui disponibilità costituisce l'effettivo vantaggio competitivo per un vettore - in quanto esprime il vero indicatore del potere di mercato degli operatori, in termini di potenziale di offerta e di appetibilità commerciale[11] -, all'estate 2006 si registrava, a seguito dell'acquisizione di Volare, l'aumento della quota di Alitalia che passava dal 43% al 72% (dato che tiene conto del *code sharing* con Alpi Eagles[12]) (tabella 1).

Tabella 1 – Distribuzione slot sulla rotta Linate-Bari (Summer 2006) – cfr. Provvedimento dell'Autorità n. 15666 del 5 luglio 2006

Vettore	Numero Slot	Quota sul totale
Alitalia	4	29%
Volare	4	29%
Alpi Eagles*	2	14%
Air One	2	14%
Altri	2	14%
Totale	14	100%

*Frequenza effettuata in code sharing con Alitalia e conteggiata nell'offerta esprimibile da Alitalia

28. A partire dalla stagione Summer 2007 la situazione su tale mercato si è modificata in ragione dello scioglimento del *code sharing* fra Alitalia e Alpi Eagles, che, fino al 31 dicembre 2007, ha espresso un'offerta concorrente con quella di Alitalia.

Va infatti considerato che alla data attuale il vettore Alpi Eagles non è operativo sulla rotta a seguito della sospensione della licenza di operatore aereo da parte di ENAC a far data dal 1° gennaio 2008.

Successivamente, nella stagione Summer 2008, AirOne ha attivato un ulteriore collegamento in *code-sharing* con un vettore terzo sulla Bari-Linate che ha comportato una riduzione della quota di mercato di Alitalia che si attesta ora intorno al 57%[13].

29. In tabella 2 è dunque rappresentato l'evoluzione dell'assetto competitivo per le stagioni Summer 2007, Winter 2007-2008 e Summer 2008.

Tabella 2 – Distribuzione slot sulla rotta Linate-Bari (Summer 07- Winter 07-08 - Summer 08)

	Summer 2007		Winter 2007-2008		Summer 2008	
Vettore	Numero Slot	Quota sul totale	Numero Slot	Quota sul totale	Numero Slot	Quota sul totale
Alitalia	4	29%	4	33%	4	28,5%
Volare	4	29%	4	33%	4	28,5%

8 *[Cfr. Provvedimento dell'Autorità del 5 luglio 2006, §69.]*

9 *[Cfr. doc. 1.26 (fonte: SEA).]*

10 *[Nel provvedimento del luglio 2006 si rilevava che gli slot di Volare rappresentavano un elemento cruciale in quanto costituivano la ratio della decisione di acquisto di Alitalia, alla luce della scarsità degli stessi sull'aeroporto di Linate posto il vincolo normativo del numero massimo dei movimenti orari, nonché la limitazione al numero di frequenze massime operabili per le destinazioni domestiche.]*

11 *[Anche secondo l'orientamento della Commissione la disponibilità di slot rappresenta il principale elemento di analisi ai fini di una valutazione prospettica, qual è quella che caratterizza le operazioni di concentrazione ai sensi della disciplina antitrust (cfr. per tutti: decisione del 2004 D2/38.284 Societè Air France/Alitalia).]*

12 *[Infatti, la consolidata giurisprudenza comunitaria esclude che fra vettori legati da accordi di code-sharing possa instaurarsi alcuna forma di concorrenza. Da ultimo, cfr. decisione della Commissione del caso M3770 – Lufthansa/Swiss.]*

13 *[Cfr. doc. 2.90.]*

tot. Alitalia	*8*	*58%*	*8*	*66%*	*8*	*57%*
Air One	4	29%	4	33%	6	43%
Alpi Eagles	2	14%	*2*	*licenza sospesa*	*2*	*licenza sospesa*
Totale	14	100%	12	100%	14	100%

Fonte: Dati forniti dalle parti cfr. doc 1.22, 1.23, 1.24, 1.31, 2.90.

30. Conseguentemente, nel corso delle ultime stagioni IATA le posizioni relative dei diversi vettori si sono modificate significativamente. Infatti, fino a fine 2007, la quota di Alitalia, inclusiva degli slot di Volare[14], si era ridotta attestandosi al 58%, tuttavia, a seguito della sospensione della licenza ad Alpi Eagles e alla mancanza di un nuovo entrante sulla rotta, la quota di Alitalia, inclusiva degli slot di Volare, si è attestata, nella stagione Winter 2007-08 al 66% circa, in presenza di un unico operatore concorrente che detiene una quota pari a circa la metà.
Da ultimo, in ragione dell'incremento di frequenze operate da AirOne nella stagione Summer 2008, la quota di Alitalia è nuovamente diminuita attestandosi ad un livello di poco inferiore al 60%.

Linate-Lamezia Terme

31. Con riferimento alla rotta Linate-Lamezia Terme, nel provvedimento del luglio 2006, l'Autorità accertava che Alitalia, la quale già rappresentava il primo operatore con il 57% dei passeggeri trasportati, rafforzava la propria posizione a seguito dell'acquisizione di Volare, raggiungendo una quota complessiva pari a oltre il 63%. Su tale rotta l'unico concorrente era AirOne che deteneva il restante 37%.
32. Per quanto riguarda le frequenze, la quota di Alitalia passava dal 50% al 75%, come rappresentato in tabella 3.

Tabella 3 – Distribuzione slot sulla rotta Linate-Lamezia Terme (Summer 2006) –

Vettore	**Numero Slot**	**Quota sul totale**
Alitalia	4	50%
Volare	2	25%
Air One	2	25%
Totale	8	100%

Fonte: Provvedimento dell'Autorità n. 15666 del 5 luglio 2006

33. Successivamente la situazione sulla rotta è mutata in ragione della diminuzione delle frequenze operate da Alitalia, che ha ridotto i voli giornalieri da due ad uno. Il nuovo contesto competitivo per le stagioni Summer 2007 e Summer 2008[15] è rappresentato in tabella 4.

Tabella 4 – Distribuzione slot sulla rotta Linate-Lamezia Terme (Summer 2007 e Summer 2008)

	Summer 2007		**Summer 2008**	
Vettore	**Numero Slot**	**Quota sul totale**	**Numero Slot**	**Quota sul totale**
Alitalia	2	33%	2	33%
Volare	2	33%	2	33%
Tot. Alitalia	*4*	*66%*	*4*	*66%*
Air One	2	33%	2	33%
Totale	6	100%	6	100%

Fonte: Dati forniti dalle parti cfr. doc 1.22, 1.23, 1.24.

34. Attualmente, pertanto, a seguito della riduzione delle frequenze, la quota di Alitalia, inclusiva degli *slot* di Volare, si è ridotta passando dal 75% al 66% circa, in presenza di un unico operatore concorrente che detiene una quota pari a circa la metà.

---

[14] *[Vengono in questa sede considerate frequenze attribuibili a Volare quelle che mantengono il codice di operatività VE, a prescindere dal fatto che vengano operate con aeromobili di Alitalia e da questa commercializzate.]*

[15] *[I dati della stagione Summer 2008 confermano quelli della precedente Winter 2007-2008.]*

Milano-Parigi

35. In coerenza con i precedenti nazionali e comunitari, nel provvedimento dell'Autorità del 5 luglio 2006, si è ritenuto che, con riferimento alla rotta comunitaria interessata dall'operazione, il mercato rilevante dovesse essere individuato nella rotta Milano-Parigi[16]. Tuttavia, in tale Provvedimento si sottolineava che, in ragione del posizionamento di Volare che operava da Linate, gli effetti dell'operazione dovessero essere valutati con esclusivo riferimento al collegamento Linate-Parigi, su cui venivano a modificarsi le condizioni concorrenziali[17].

36. Sulla rotta Linate-Parigi, Volare deteneva una quota pari a 4 *slot* che rappresentavano il 22% delle possibilità di accesso su questa rotta operando da Linate. Sempre da Linate Alitalia utilizzava 8 *slot* pari al 44% delle possibilità di accesso, a fronte dei 2 *slot* detenuti da Easy Jet, e dei 4 di Air France. Nel provvedimento si teneva conto che Air France era partner commerciale di Alitalia con un accordo di *code sharing* nell'ambito dell'alleanza *Sky-Team*, e che sulla base della consolidata giurisprudenza comunitaria, si poteva escludere che fra tali vettori potesse instaurarsi alcuna forma di concorrenza[18].

Pertanto, l'acquisizione di Volare consentiva ad Alitalia di incrementare le frequenze operate dall'aeroporto di Linate (considerato anche in *code sharing* con Air France) dal 66% all'89% del totale.

37. Sulla rotta in questione, a seguito della decisione dell'Autorità del 5 luglio 2006, la società Meridiana ha provveduto ad attivare un primo collegamento giornaliero nell'ottobre 2006, incrementando il numero delle frequenze dei voli di linea. In corrispondenza della stagione Winter 2007/08, Meridiana ha aumentato la propria offerta da Linate per Parigi, iniziando ad operare una seconda frequenza giornaliera[19].

L'ingresso di Meridiana e il progressivo incremento delle frequenze operate da quest'ultima ha comportato una riduzione della quota attribuita ad Alitalia (comprensiva di Volare ed Air France) valutata in termini di *slot*, che è passato dall'89% all'80% della stagione Summer 2007 e al 73% nella Winter 2007/08.

38. Successivamente, nella stagione Summer 2008, risulta ulteriormente modificata la posizione competitiva di Alitalia sulla rotta Linate-Parigi, in ragione dell'abbandono della stessa da parte di Volare, nonché della riduzione dei collegamenti di Meridiana. Risulta, infatti, che Volare ha attivato due nuovi collegamenti da Linate, con destinazione rispettivamente Madrid e Barcellona.

La tabella che segue dà conto della modifica intervenuta da cui risulta la non operatività di Volare sulla rotta Linate-Parigi. In ogni caso, si evidenzia che Volare utilizza lo stesso ammontare di *slot* con codice VE su Linate (sebbene con destinazioni diverse da Parigi), nonché sull'aeroporto di Parigi Orly, avendo aperto un nuovo collegamento su tale scalo dall'aeroporto di Malpensa[20].

Tabella 5– Distribuzione slot sulla rotta Linate-Parigi (Summer 2007, Winter 2007-08, Summer 2008)

	Summer 2007		**Winter 2007-2008**		**Summer 2008**	
Vettore	Numero *Slot*	Quota sul totale	Numero *Slot*	Quota sul totale	Numero *Slot*	Quota sul totale
Alitalia	8	40%	8	36%	8	50%
Volare	4	20%	4	18%	-	-
Air France	4	20%	4	18%	4	25%
Tot. Alitalia	*16*	*80%*	*16*	*72%*	*12*	*75%*
Meridiana	2	10%	4	18%	2	12,5%
Easy Jet	2	10%	2	9%	2	12,5%
Totale	*20*	*100%*	*22*	*100%*	*16*	*100%*

16 *[Ricomprendendo gli scali di Milano Linate, Milano Malpensa, Parigi Charles de Gaulle e Parigi Orly.]*

17 *[La stessa Commissione, peraltro, nella decisione Air France/Alitalia (già citata), pur identificando il mercato rilevante nella rotta Milano-Parigi, riconosceva la specificità dei collegamenti Linate-Parigi, tanto da preoccuparsi delle dinamiche concorrenziali anche sull'aeroporto di Linate, prescrivendo specifici rimedi sulla disponibilità di slot da tale scalo, volti a consentire il rafforzamento di vettori già attivi su tale collegamento (Cfr. Decisione D2/38.284 Air France/Alitalia, paragrafo 55 Allegato relativo ai Commitments).]*

18 *[Cfr. decisione della Commissione del caso M3770 – Lufthansa/Swiss, già citata.]*

19 *[Si fa tuttavia presente che Meridiana ha dichiarato, in corso di audizione, che la scelta di aumentare i propri collegamenti sulla Linate-Parigi è stata conseguenza delle aspettative della società sugli effetti del provvedimento del luglio 2006, come prorogato nel marzo 2007. In questo contesto, Meridiana intende garantire l'operatività dei due collegamenti sulla Linate-Parigi solo ove le vengano rilasciati gli slot di Volare e quest'ultima sospenda i propri collegamenti sulla rotta in questione. Infatti, in assenza di tali condizioni Meridiana non riscontra una profittabilità commerciale ad operare le due frequenze giornaliere (cfr. doc 1.32).]*

20 *[Pertanto il nuovo piano di volo approvato da Alitalia per la stagione Summer 2008 ha di fatto solo disaccoppiato gli slot di decollo e di atterraggio fra i due aeroporti che rimangono comunque nel patrimonio del Complesso Aziendale. In ogni caso, è sempre possibile per il vettore ritornare alla situazione originaria o modificare ulteriormente l'utilizzo degli slot ove ritenuto più conveniente per l'azienda.]*

Fonte: cfr. doc 1.22, 1.24, 1.31, 2.83, 2.84

IV. LE ARGOMENTAZIONI DELLE PARTI

39. Alitalia, nel corso del procedimento, ha espresso le proprie valutazioni sia sulla situazione di controllo del Complesso Aziendale, sia sulle condizioni concorrenziali sulle rotte esaminate, sia, conseguentemente, sulla necessarietà e sulla proporzionalità dei rimedi che l'Autorità potrebbe adottare ad esito del procedimento di revisione delle misure imposte con il provvedimento del 5 luglio 2006.

40. In particolare, in merito alla situazione di controllo di Alitalia sul Complesso Aziendale di Volare, la Parte, in occasione della memoria del 10 marzo 2008 e nel corso dell'audizione finale, ha evidenziato come, nonostante il permanere di un contratto valido e di una gestione corrente di Alitalia su Volare, manchino i requisiti della certezza e della stabilità, necessari a configurare una fattispecie di controllo ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 287/90. La Parte ha infatti sottolineato come il concetto di controllo nel diritto delle concentrazioni, così come individuato dalla Commissione nella Comunicazione del luglio 2007, presuppone che una situazione di controllo, per essere rilevante ai fini *antitrust*, debba connotarsi per il carattere di permanenza o quantomeno, nel caso di temporaneità, dall'esistenza di un contratto a tempo determinato, rinnovabile alla scadenza[21].

Tale situazione di temporaneità del controllo appare – secondo la Parte- ulteriormente avvalorata dalla recente decisione del Consiglio di Stato con la quale si ordina la rinnovazione della gara "*ora per allora*" entro la metà del mese di giugno[22].

41. Secondo Alitalia, un simile scenario rende oggettivamente non percorribili ipotesi di misure che possano determinare un pregiudizio all'integrità del Complesso Aziendale di Volare o qualsivoglia effetto di depauperamento dello stesso.

Pertanto, Alitalia ritiene non attuabili rimedi del tipo di rilascio di *slot*, ma considera più opportuno formulare soluzioni comportamentali alternative, comunque idonee a risolvere le perplessità sollevate dall'Autorità sui mercati interessati.

42. A questo proposito Alitalia con riferimento alle dinamiche concorrenziali sui mercati rilevanti - preso atto della valutazione dell'Autorità del documento delle Risultanze Istruttorie del 16 maggio 2008 in merito alla situazione concorrenziale da ultimo riscontrata sulla rotta Milano-Parigi, a seguito della riallocazione degli *slot* di Volare - evidenzia come l'unico mercato sul quale, ad oggi, la compagnia detiene una quota di mercato ancora superiore alla soglia del 60% (individuata dalla Commissione come parametro di riferimento per l'imposizione di misure correttive[23]) è costituito dalla rotta Linate-Lamezia Terme.

Infatti, in ragione dell'incremento delle frequenze da parte di AirOne sulla rotta Linate-Bari, la quota di Alitalia su tale mercato, nella stagione Summer 2008, si è ridotta sensibilmente, attestandosi a meno del 60%, situazione che non richiede alcuna misura né strutturale né comportamentale.

43. Pertanto, sul mercato Linate-Lamezia Terme, Alitalia si impegna, nella misura in cui permanga il controllo della compagnia sul Complesso Aziendale di Volare, a utilizzare la coppia di *slot* di Volare su una destinazione diversa, sulla quale, a seguito della riallocazione, la quota di mercato in termini di *slot* dovrà essere inferiore alla soglia del 60% delle frequenze complessive.

Tale riallocazione verrebbe realizzata entro l'inizio della Conferenza IATA per l'allocazione degli *slot* per la prossima stagione Winter 2008-09.

Alitalia si impegna altresì a non riassegnare la coppia di slot di Volare alla rotta Linate-Lamezia Terme per un periodo pari a quattro stagioni IATA.

La riallocazione degli *slot* dalle rotte da Linate per Lamezia Terme e Parigi individua una misura idonea a rimuovere le preoccupazioni concorrenziali che avevano indotto l'Autorità a prescrivere, nel luglio 2006, misure correttive di tipo strutturale che, alla luce della nuova situazione di mercato, non sembrano oggi connotarsi per il carattere di proporzionalità.

44. Le argomentazioni di Alitalia in merito alla riallocazione degli *slot* operati con codice VE sono state ulteriormente ribadite nella memoria del 23 giugno 2008. In tale memoria si sottolinea altresì come l'imposizione di vincoli rispetto alla riallocazione degli *slot* anche con riguardo alle rotte intracomunitarie risulterebbe tecnicamente incoerente e comporterebbe un ingiustificato aggravio sulla capacità competitiva di Alitalia.

45. AirOne, in sede di audizione finale, ha sottolineato come, a seguito delle pronunce del TAR e del Consiglio di Stato, emerga con chiarezza che l'operazione di concentrazione Alitalia-Volare è stata realizzata *contra legem*; pertanto dovrebbe essere rimossa anche l'autorizzazione rilasciata dall'Autorità con il provvedimento del 5 luglio 2006.

---

21 *[Cfr. Commission Consolidated Jurisdictional Notice under Council Regulation EC/139/2004 sul controllo delle concentrazioni fra imprese, adottata in data 10 luglio 2007.]*

22 *[Cfr. Memoria di Alitalia del 30 maggio 2008, doc. 2.90.]*

23 *[Cfr. per tutti: decisione del 2004 D2/38.284 Societè Air France/Alitalia.]*

Nel merito del controllo di Alitalia su Volare, AirOne evidenzia come, a prescindere dal titolo giuridico in base al quale tale controllo è esercitato, la gestione di Alitalia sul Complesso Aziendale non è assolutamente caratterizzata dalla prudenza che avrebbe dovuto imporsi nell'ottica di salvaguardarne il valore.
Con riferimento all'adozione di misure strutturali reversibili in ragione del particolare contesto relativo alla rinnovazione della gara per l'assegnazione del complesso aziendale di Volare, prefigurata nel documento di Integrazione della Comunicazione delle Risultanze Istruttorie, AirOne, nell'audizione del 17 giugno 2008, ha evidenziato che questa soluzione, proposta per le rotte Linate-Lamezia e Linate-Bari, sulle quali peraltro la società è presente, sarebbe proporzionale all'esigenza di ridimensionare la posizione di Alitalia sui mercati in questione. Resterebbe ovviamente impregiudicato quanto già proposto da AirOne in merito alla possibilità di affidare ad Assoclearance la gestione dei suddetti *slot* sullo scalo di Linate per una successiva loro assegnazione temporanea.
Con riferimento agli impegni proposti da Alitalia nella memoria del 30 maggio 2008 consistenti nella riallocazione degli slot di Volare dalle rotte Linate-Parigi e Linate-Lamezia, AirOne sottolinea che l'adozione di misure comportamentali di questo tipo necessita di: *i)* un vincolo a riallocare gli *slot* su rotte di nuova attivazione o su rotte su cui Alitalia, a seguito della riallocazione, non detiene una posizione di dominanza sul mercato; nonché *ii)* dell'obbligo di non riallocare gli slot sulla precedente rotta subordinatamente al permanere di una posizione di dominanza di Alitalia sulla rotta in questione, e non per un dato periodo di tempo, individuato in un certo numero di stagioni IATA. AirOne tuttavia riconosce come la quota di Alitalia sulle rotte in questione possa dipendere non dalla sola condotta della società ma anche dalle scelte strategiche degli operatori concorrenti.

46. Meridiana, sia in sede di audizione finale che di memoria pervenuta il 30 maggio 2008[24], e da ultimo nell'audizione del 19 giugno 2008, ha fortemente sottolineato che il permanere del controllo di Alitalia su Volare dal 2006 alla data odierna e la mancata ottemperanza alle misure allora imposte dall'Autorità, hanno significativamente rafforzato la posizione del vettore, innalzando ulteriormente, per gli operatori concorrenti, le barriere di accesso sulle rotte oggetto di valutazione, nonché sullo scalo aeroportuale di Milano-Linate. Infatti, nella misura in cui si limita ad esaminare gli effetti di un'operazione sui singoli *city-pairs*, la valutazione *antitrust* non coglie interamente il valore effettivo della concentrazione che, nel caso di specie, è rappresentato dall'acquisizione di 14 coppie di slot sull'aeroporto congestionato di Linate, costituendo un chiaro effetto di *foreclosure* per i concorrenti.
In particolare, per quanto riguarda la rotta Linate-Parigi, secondo Meridiana, la riallocazione da parte di Alitalia degli *slot* di Volare comporta una contrazione dell'offerta complessiva sulla rotta, con conseguente rafforzamento della posizione dominante di Alitalia, non neutralizzata dalla riallocazione su altre rotte.
In linea generale, Meridiana ritiene necessaria l'imposizione di misure strutturali del tipo *slot release* per garantire l'efficacia del controllo delle concentrazioni nel trasporto aereo che, altrimenti, sarebbe facilmente eludibile attraverso la riallocazione temporanea di *slot* su rotte in cui non sia sovrapposizione tra le quote delle Parti.
La società evidenzia comunque che anche la presente procedura di revisione dovrebbe avere come riferimento temporale la situazione competitiva sui singoli mercati al momento dell'acquisizione del complesso aziendale di Volare, vale a dire la stagione Summer 2006. In ogni caso, anche volendosi considerare l'intero periodo intercorso tra il 2006 e la data odierna, non appare corretto adottare una determinazione sulla base della sola valutazione del momento attuale (stagione Summer 2008). Questa considerazione assume specifico rilievo con riferimento alla rotta Linate-Bari, sulla quale solo per la stagione attualmente in corso AirOne ha attivato una nuova frequenza che riduce la quota di mercato di Alitalia, ridimensionandola al di sotto del 60%.
Rispetto ad un'ipotesi di imposizione di misure comportamentali che - a detta di Meridiana - non sono sufficienti a rimuovere gli ostacoli di natura concorrenziale causati dall'operazione, la società osserva che tali misure possono al più contribuire a mantenere l'integrità del complesso aziendale di Volare, purché siano mantenuti gli orari degli *slot* di Volare, dal momento che il valore dello *slot* è in larga misura legato alla fascia oraria.
47. Alitalia, da ultimo, è stata sentita in audizione in data 20 giugno 2008, avendo avuto accesso alle memorie depositate dagli altri partecipanti, nonché ai verbali delle relative audizioni, ed ha sottolineato come dalla documentazione delle altre Parti del procedimento non emergono contestazioni sostanziali alla proposta di Alitalia di adottare misure comportamentali onde rimuovere gli ostacoli alla concorrenza sulle rotte in esame. Le osservazioni delle altre Parti sembrano soffermarsi principalmente su aspetti procedurali e di modalità di implementazione delle misure, con particolare riferimento alla durata delle misure e all'individuazione delle rotte su cui riallocare gli *slot* di Volare.

V. VALUTAZIONI

48. Preliminarmente si precisa che, nonostante le numerose pronunce del giudice amministrativo, successive alla delibera dell'Autorità del luglio 2006, relative ai vizi della gara e alla conseguente necessità di riaggiudicazione del Complesso Aziendale di Volare, Alitalia ha esercitato continuativamente, sino alla data odierna, attraverso una gestione piena del complesso aziendale, un controllo sostanziale su Volare, suscettibile di configurare la fattispecie di cui all'articolo 7 della legge n. 287/90.

---

24 *[Cfr. doc. 2.91.]*

Tuttavia, anche alla luce della recente decisione del Consiglio di Stato del 27 maggio 2008, il controllo di Alitalia sul Complesso Aziendale si caratterizza per una crescente instabilità fino a perdere il requisito della durata, ove la gara dovesse essere aggiudicata ad un altro vettore.

49. Al riguardo rileva considerare che, in ragione delle modalità evidenziate nella decisione per la procedura di rinnovazione della gara, che deve avvenire "*ora per allora*", fatti salvi gli atti preliminari e l'individuazione dei soggetti che possono presentare nuove offerte, la procedura si limiterà alla presentazione e relativa valutazione delle offerte. Da ciò si può inferire una riaggiudicazione della gara in tempi relativamente brevi, impregiudicati gli aspetti civilistici e l'eventuale restituzione del complesso aziendale, con conseguente nuovo assetto proprietario del Complesso Aziendale di Volare.

50. Per quanto concerne la valutazione concorrenziale sui mercati su cui erano state imposte misure correttive,si osserva che, alla luce dei nuovi elementi agli atti, rappresentati dalla riallocazione degli *slot* di Volare da alcune delle rotte esaminate e dalle modifiche delle dinamiche competitive sulla rotta Linate-Bari, in ragione dell'incremento di frequenze da parte di AirOne, l'adozione di misure strutturali del tipo *slot release*, seppure reversibili – in ragione della pendenza della procedura di rinnovazione della gara- non sembra proporzionale alle finalità del presente procedimento. Nel mutato contesto delle dinamiche concorrenziali sui mercati esaminati, appare infatti sufficiente, ai fini della valutazione *antitrust*, l'imposizione di misure comportamentali idonee a ridimensionare la presenza di Alitalia sulle singole rotte, rendendo di conseguenza contendibile una maggior quota della domanda di trasporto aereo passeggeri di linea per gli operatori concorrenti.

51. In particolare, per quanto concerne il mercato Milano-Parigi, si precisa che la decisione di Alitalia di allocare, a partire dalla stagione Summer 2008, su altre rotte le due coppie di *slot* precedentemente operate da Volare sulla rotta Linate-Parigi, fa venire meno il contributo aggiuntivo dell'operazione di concentrazione su questo mercato rilevante.Per tale ragione non sembra più necessaria l'imposizione della misura strutturale di rilascio delle suddette coppie di *slot.*

52. Con riferimento al mercato rappresentato dalla rotta Linate-Bari, a seguito delle informazioni fornite dalle Parti relative all'incremento delle frequenze operate da AirOne sulla rotta, emerge come la posizione competitiva di Alitalia, da ultimo, si sia sensibilmente ridotta, attestandosi su una quota, in termini di frequenze operate, inferiore al 60%, a partire dalla stagione Summer 2008. Tale quota, come noto, è assunta dalla Commissione e da questa Autorità, quale indice al di sopra del quale imporre misure correttive strutturali del tipo di rilascio di *slot*. Pertanto, a fronte della riduzione della quota di Alitalia al di sotto di tale soglia, non sembra più necessaria l'imposizione della misura strutturale di rilascio *slot*.

53. Infine, per quanto attiene alla rotta Linate-Lamezia Terme, sulla quale Alitalia continua a detenere una quota in termini di *slot* sensibilmente superiore al 60%, il vettore si è impegnato ad assumere una misura comportamentale volta a riallocare la coppia di *slot* di Volare, per un periodo di quattro stagioni IATA, su altre rotte sulle quali, a seguito della riallocazione, Alitalia deterrà una quota di mercato inferiore al 60%.

A seguito dell'attuazione di tale impegno, che Alitalia si impegna a porre in essere entro l'inizio della conferenza IATA per l'allocazione degli *slot* per la stagione Winter 08-09, anche su questo mercato rilevante sembrerebbe venir meno il contributo aggiuntivo dell'operazione di concentrazione e, pertanto, non appare più necessaria l'imposizione della misura strutturale di rilascio di *slot.*

54. Le considerazioni relative alla non necessarietà di misure strutturali a fronte delle modifiche negli assetti concorrenziali dei mercati appaiono supportate anche dalla accresciuta incertezza in merito al permanere della stabilità del controllo di Alitalia su Volare, a seguito della decisione del consiglio di Stato del 27 maggio 2008.

Infatti, alla luce della nuova tempistica e delle modalità di rinnovazione della gara imposte dalla suddetta decisione, anche l'adozione di misure strutturali reversibili, vale a dire subordinate al permanere del controllo di Alitalia su Volare, potrebbe incidere sulla determinazione delle nuove offerte, dal momento che la presentazione di offerte "*ora per allora*" non potrebbe non tenere conto dell'attuale composizione del complesso aziendale e della sua integrità, con particolare riferimento al numero degli *slot* operati da Linate e all'orario di utilizzo[25].

55. Ciò premesso, occorre in ogni caso considerare come le quote di mercato degli operatori possano mutare, anche in maniera sostanziale, ad ogni cambio di stagione IATA, in ragione delle modifiche dell'orario di volo e delle scelte dei singoli vettori di mantenere o attivare nuove rotte. Tali scelte possono essere adottate autonomamente dal vettore, che, per l'implementazione, necessita solo della previa comunicazione all'ente di coordinamento, come peraltro evidenziato nelle tabelle relative alle quote di mercato di Alitalia, dal 2006 ad oggi, sulle tre rotte considerate. L'unica difficoltà può incontrarsi, infatti, nella disponibilità della coppia di *slot* di decollo e atterraggio negli aeroporti congestionati.

56. In considerazione della esperibilità tecnica della riallocazione degli *slot* sulle rotte in questione, appare quindi necessario imporre ad Alitalia, al fine di reinstaurare condizioni di concorrenza sui mercati rilevanti, un obbligo comportamentale volto ad allocare, entro l'inizio della prossima stagione Winter 2008-09, gli *slot* di Volare utilizzati, al momento dell'avvio della presente procedura di revisione, sulle rotte Linate-Lamezia Terme e Linate-Parigi, su nuove rotte o comunque su rotte sulle quali, a seguito della riallocazione degli *slot*, la quota di Alitalia sia inferiore al 60% in termini di frequenze complessive operate.

---

25 *[Cfr. doc.2.102, verbale audizione Meridiana del 19 giugno 2008.]*

L'obbligo dovrà prevedere anche il divieto di riallocare gli *slot* di Volare distolti dalle tre rotte in questione per un periodo di tempo pari a quattro stagioni IATA, così da impedire un loro riposizionamento suscettibile di rafforzare la posizione di Alitalia. Ovviamente, tale obbligo rimane valido subordinatamente al permanere del controllo di Alitalia sul Complesso Aziendale di Volare.

57. Per quanto concerne, in particolare, la rotta Linate-Bari una medesima misura comportamentale di riallocazione degli slot di Volare dovrà essere operativa solo ove, a fronte di ulteriori modifiche dell'assetto competitivo del mercato, la quota complessiva di Alitalia, in termini di *slot*, dovesse superare la soglia del 60% nel corso delle prossime quattro stagioni IATA.

58. Infine la misura comportamentale imposta ad Alitalia dovrà prevedere un obbligo di relazionare all'Autorità sullo stato di competitività delle tre rotte interessate e delle rotte sulle quali sono stati riallocati gli *slot* di Volare, all'inizio di ogni stagione IATA, per il periodo di validità delle misure.

Conclusioni

59. Alla luce di quanto sopra argomentato, si evidenzia che sulle rotte Linate-Bari, Linate-Lamezia Terme e Linate-Parigi, oggetto delle misure di cui al provvedimento dell'Autorità del 5 luglio 2006, si registra alla data odierna una significativa modifica delle condizioni concorrenziali, che appare rendere opportuna una revisione delle misure imposte nel suddetto provvedimento.

Infatti, sulle rotte Linate- Parigi e Linate-Lamezia Terme, a fronte della riallocazione su altre rotte degli *slot* precedentemente operati da Volare, viene meno il contributo aggiuntivo dell'operazione di concentrazione su entrambi i mercati rilevanti.

Per quanto concerne invece la rotta Linate-Bari, in ragione dell'incremento delle frequenze operate dal concorrente AirOne, la quota di mercato di Alitalia appare sensibilmente ridotta, attestandosi, da ultimo, a meno del 60% in termini di *slot*.

60. Pertanto, al fine di garantire sulle tre rotte in esame nel presente procedimento il mantenimento di una situazione sufficientemente concorrenziale, risulta opportuno modificare le misure di natura strutturale imposte nel Provvedimento n. 15666 del 5 luglio 2006 nei confronti di Alitalia, anche tenuto conto degli effetti che la recente decisione del Consiglio di Stato può determinare sulla stabilità e la durata del controllo di Alitalia su Volare.

61. In particolare, per quanto concerne i mercati Milano-Parigi e Linate-Lamezia Terme, ed in particolare la cessione delle due coppie di *slot* operate da Volare sulla rotta Linate-Parigi e una coppia di *slot* sulla rotta Linate-Lamezia Terme, non sembra, alla luce delle risultanze istruttorie, necessario confermare l'imposizione della misura di rilascio degli *slot*.

Infatti, preso atto in primo luogo della riallocazione effettuata da parte di Alitalia degli *slot* precedentemente operati da Volare su rotte diverse da quelle oggetto di valutazione, e preso altresì atto della possibilità per Alitalia di riallocare nuovamente detti *slot* sulle rotte oggetto di esame nel presente procedimento, appare necessario sostituire le misure imposte con il provvedimento del 5 luglio 2006, con una nuova misura di carattere comportamentale.

62. Tale misura, valida subordinatamente al permanere del controllo di Alitalia sul Complesso Aziendale di Volare, consiste nell'obbligo, per Alitalia, di:

i) allocare entro l'inizio della prossima stagione IATA Winter 2008-09 gli *slot* di Volare utilizzati, al momento dell'avvio della presente procedura, sulle rotte Linate-Lamezia Terme e Linate-Parigi, su nuove rotte o comunque su rotte sulle quali, a seguito della riallocazione degli *slot*, la quota di Alitalia sia inferiore al 60% in termini di frequenze complessive operate;

ii) non riassegnare sulle rotte Linate- Lamezia Terme e Linate-Parigi *slot* operati con Codice VE, la cui disponibilità è stata acquisita con l'operazione di concentrazione Alitalia/Volare, per un periodo pari a quattro stagioni IATA.

63. Con riferimento al mercato del trasporto aereo passeggeri di linea rappresentato dalla rotta Linate-Bari, in considerazione della volatilità delle quote di mercato in termini di *slot* e al fine di garantire il permanere di un livello di concorrenza accettabile sulla rotta, appare opportuno imporre ad Alitalia un analogo obbligo di riallocazione degli *slot* di Volare, ove, nel corso delle prossime quattro stagioni IATA, la quota in termini di frequenze operate da Alitalia dovesse nuovamente superare la soglia del 60%.

CONSIDERATO che, in ragione del mutamento del contesto di mercato derivante sia dalla riallocazione degli *slot* precedentemente operati da Volare su rotte su cui non vi è sovrapposizione tra le Parti, sia dall'evoluzione delle quote di mercato relative tra concorrenti, sono venuti meno i presupposti su cui si basava la prescrizione delle misure correttive relative all'operazione di concentrazione di cui al provvedimento n. 15666 del 5 luglio 2006;

RITENUTA, pertanto, la necessità di rivedere, in considerazione del suddetto mutamento del contesto di mercato, le misure correttive stabilite con il predetto provvedimento n. 15666 del 5 luglio 2006, riguardanti la cessione di due coppie di *slot* sulla rotta Linate-Parigi e di una coppia di *slot* sulle rotte Linate-Bari e Linate –Lamezia Terme;

DELIBERA

di sostituire le misure disposte, ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge n. 287/90, con il provvedimento n. 15666 del 5 luglio 2006, con le seguenti, che hanno validità permanendo il controllo di Alitalia sul Complesso Aziendale di Volare ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 287/90:

a) obbligo per Alitalia di riallocare, a partire dalla stagione IATA Winter 2008-09, gli *slot* di Volare utilizzati, al momento dell'avvio della presente procedura, con codice VE sulle rotte Linate-Lamezia Terme e Linate-Parigi, su rotte di nuova attivazione dall'aeroporto di Milano-Linate o comunque su rotte sulle quali, a seguito della riallocazione degli *slot*, la quota di Alitalia sia inferiore al 60% in termini di frequenze complessive operate;
b) obbligo per Alitalia di non riassegnare sulle rotte Linate- Lamezia Terme e Linate-Parigi gli *slot* precedentemente operati con codice VE e riallocati coerentemente al punto *a)* della presente delibera, la cui disponibilità è stata acquisita con l'operazione di concentrazione Alitalia/Volare, per un periodo pari a quattro stagioni IATA, a partire dalla stagione Winter 2008-09;
c) obbligo per Alitalia, qualora, nel corso delle prossime quattro stagioni IATA, la quota in termini di frequenze operate da Alitalia sulla rotta Linate-Bari dovesse nuovamente superare la soglia del 60%, di riallocare gli *slot* di Volare, attualmente utilizzati con codice VE sulla rotta Linate-Bari, su rotte di nuova attivazione dall'aeroporto di Milano-Linate o comunque su rotte sulle quali, a seguito della riallocazione degli *slot*, la quota di Alitalia sia inferiore al 60% in termini di frequenze complessive operate;
d) Alitalia dovrà far pervenire tempestivamente all'Autorità una dettagliata informativa sulle modalità di applicazione delle misure sopra descritte almeno trenta giorni prima dell'inizio della stagione IATA Winter 2008-09. Successivamente, Alitalia dovrà relazionare all'Autorità semestralmente, trenta giorni prima dell'inizio delle tre stagioni IATA successive a quella Winter 2008-09, in merito allo stato di ottemperanza della presente delibera;
e) le misure imposte verranno a decadere nell'ipotesi di cessazione del controllo da parte di Alitalia sul complesso Aziendale di Volare.

Il presente provvedimento verrà notificato ai soggetti interessati e pubblicato sul 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 33, comma 1, della legge n. 287/90, entro sessanta giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 8, comma 2, 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
Luigi Fiorentino

IL PRESIDENTE
Antonio Catricalà