

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 6 giugno 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;

VISTI gli atti del procedimento;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Alitalia - Compagnia Aerea Italiana S.p.A. (di seguito, Alitalia-CAI) è una società per azioni di diritto italiano, a capo dell'omonimo gruppo operante nelle attività di trasporto aereo di passeggeri su voli di linea, nonché di trasporto aereo di merci. Costituitasi nel 2008 a seguito dell'acquisizione di parte delle società e aziende del gruppo Alitalia e dell'intero gruppo Air

One, Alitalia-CAI collega 79 destinazioni tra Italia e resto del mondo, con 2272 frequenze settimanali su 143 rotte. Nello specifico, Alitalia-CAI 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*.

Il capitale azionario di Alitalia-CAI 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-CAI 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 società¹. Nel 2011 il fatturato di Alitalia-CAI è stato di circa 3,4 miliardi a livello mondiale, di cui circa 1,4 miliardi a livello nazionale.

2. 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

3. L'operazione in esame consiste nella prospettata acquisizione delle attività di WindJet da parte di Alitalia-CAI. 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)

¹ Cfr. provv. n. 23496 dell'11 aprile 2012, C9812B - *Monitoraggio post-concentrazione/Compagnia Aerea Italiana/Alitalia-Linee Aeree Italiana-Air One*, § 5, in Boll. n. .15/12.

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 (c.d. *slot*) e relativi diritti di traffico dei voli attualmente operati da WindJet.

4. La *newco* sarà rilevata da parte di Alitalia-CAI 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.

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

5. 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. 287/90. Essa rientra nell’ambito di applicazione della legge n. 287/90 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. VALUTAZIONE DELL'OPERAZIONE

I mercati rilevanti

A) Sulla definizione dei mercati rilevanti nel settore del trasporto aereo passeggeri

6. L’operazione in esame interessa il settore del trasporto aereo passeggeri effettuato su voli di linea (*scheduled flights*), in ambito nazionale ed internazionale. Sulla base di 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.

7. Più precisamente, l’accoppiamento di origine-destinazione interessa i rispettivi bacini di utenza (*catchment area*), da valutarsi caso per caso². 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 sovrappongono 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.

8. 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 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).

9. La domanda del trasporto aereo viene di solito distinta in due categorie di clientela sulla base della diversa importanza attribuita dai consumatori ai fattori del tempo e del prezzo. Come *proxy* della categoria *time-sensitive* viene spesso indicato il 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; come *proxy* della categoria *price-sensitive* viene invece spesso indicato il segmento *leisure*, rappresentato da una clientela in viaggio per motivi di turismo.

² Cfr. Corte di Giustizia, T-342/07, sentenza del 6 luglio 2010, *Ryanair Holdings v. Commission*, §§ 110 ss.

Non è escluso, tuttavia, che alcuni passeggeri che non viaggiano per motivi di affari possano essere ugualmente sensibili al tempo o, viceversa, che una parte della clientela *business* presti una crescente attenzione al fattore prezzo³: si tratta, pertanto, di una definizione da effettuarsi caso per caso⁴.

B) Sostituibilità tra gli scali dell'area milanese e dell'area romana

10. Al fine d'individuare correttamente i mercati rilevanti dell'operazione in esame, è necessario considerare le caratteristiche degli scali sui quali insistono le rotte aeree operate da Alitalia-CAI e WindJet tra loro in sovrapposizione, con particolare riguardo agli aeroporti romani e milanesi. Al proposito, secondo quanto già stabilito dall'Autorità, sussiste una sostituibilità (i) tra i due scali romani di Fiumicino e Ciampino; (ii) nell'area di Milano quantomeno tra Milano Linate e Milano Malpensa, limitatamente alle rotte caratterizzate da un'elevata percentuale di passeggeri che effettuano l'andata e il ritorno in giorni diversi (c.d. traffico *overnight*)⁵.

11. Ai fini della valutazione della presente operazione, peraltro, non è da escludersi la necessità di valutare la sostituibilità dal lato della domanda dei diversi aeroporti localizzati nell'area di Milano - segnatamente Milano Linate, Milano Malpensa e Bergamo Orio al Serio - a seconda della caratterizzazione di tale domanda nei termini sopra richiamati di sensibilità al tempo/prezzo, nonché da quello dell'offerta: ciò in quanto persiste una differenza sia in termini di caratteristiche infrastrutturali tra gli scali citati che di tempi di percorrenza tra gli stessi e il centro della città.

C) Peculiarità dello scalo di Milano Linate

12. Con specifico riferimento all'aeroporto di Milano Linate, in cui operano sia Alitalia-CAI che WindJet, si ricorda come a causa di un persistente congestionamento del traffico sia vigente in esso un contingentamento degli *slot*, i quali vengono assegnati ai vettori da un ente preposto, Assoclearance, sulla base delle richieste degli stessi e dei vincoli imposti dal Regolamento (CE) n. 793/2004, tenuto conto in ogni caso dei

³ V. provv. n. 23496 dell'11 aprile 2012, C9812B, cit., § 16.

⁴ V. Corte di Giustizia, T-342/07, cit., §§ 106 ss.

⁵ V. provv. n. 23496 dell'11 aprile 2012, C9812B, cit., §§ 18 ss.

diritti d'anzianità degli operatori esistenti (*Grandfather Rule*). Oltre alla necessità di un coordinamento di *clearance* aeroportuale, Milano Linate si contraddistingue per essere oggetto di un'apposita normativa nazionale (il D.M. 5 gennaio 2001) che regola il numero massimo di frequenze che un vettore è abilitato a servire su specifiche rotte operabili dallo scalo. In base alla regolamentazione vigente, la capacità massima di Linate è limitata a 18 movimenti all'ora per i voli di linea: tale disposizione risulta tuttora in vigore, nonostante l'Autorità ne abbia più volte in passato evidenziato la portata restrittiva⁶.

13. In ragione della specificità della regolazione richiamata gli *slot* sull'aeroporto di Milano Linate costituiscono una risorsa estremamente scarsa, tale da rappresentare il principale *asset* di accesso ai mercati per i vettori che intendono operare dal *city airport* milanese. La disponibilità di *slot* è tanto più rilevante in considerazione della strategicità dello scalo di Milano Linate, tenuto conto cioè della sua capacità attrattiva della clientela che deve necessariamente recarsi nel capoluogo lombardo – una quota rilevante della quale è rappresentata dal segmento *business*. Al riguardo va pure considerato che la coppia di diritti di atterraggio e decollo assegnata da Assoclearance su una data rotta non presenta un vincolo di destinazione rigido ma resta nella piena disponibilità dei singoli operatori, i quali possono decidere di utilizzare o meno i singoli *slot* da 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.

D) Rotte interessate dall'operazione in esame

14. Sulla base delle informazioni fornite dalla parte notificante l'operazione interessa le seguenti rotte nazionali, in quanto si verifica su di esse una sovrapposizione di attività riconducibili a Alitalia-CAI e WindJet:

- da Catania verso Bologna, Milano Linate, Milano Malpensa, Pisa, Roma, Venezia;
- da Palermo verso Milano Linate, Roma, Torino.

⁶ Cfr. da ultimo segnalazione del 20 maggio 2009, AS522 - *Determinazione della capacità operativa massima dell'aeroporto di Milano Linate*.

Ai sensi di quanto sin qui considerato, ciascuna delle rotte citate è suscettibile di rappresentare un distinto mercato rilevante, con l'eccezione di Palermo-Milano Linate, per la quale è già stata accertata la riconducibilità a un unico mercato rilevante comprensivo anche della rotta Palermo-Milano Malpensa⁷.

Effetti dell'operazione

A) Sovrapposizione di quote di mercato tra le parti dell'operazione

15. Sulla base delle informazioni fornite dalla parte notificante, di quelle già in possesso dell'Autorità e delle considerazioni qui sopra riportate, l'operazione in oggetto determina una sovrapposizione fra le attività di Alitalia-CAI e WindJet su una serie di rotte nazionali, rispetto alle quali le parti dispongono delle quote di mercato - in termini di frequenze operate rispetto alla stagione IATA *Summer 2012* e di passeggeri trasportati nel 2011 - di seguito indicate:

Rotta	Frequenze - summer 2012					Passeggeri - 2011			
	Alitalia - CAI	Wind Jet	post merger	altri oper.		Alitalia - CAI	Wind Jet	post merger	altri oper.
Catania - Bologna	53	47	100	0		[40-60]	[10-30]	[60-80]	[20-40]
Catania - M. Linate	67	22	89	11		[40-60]	[10-30]	[70-90]	[10-30]
Catania - M. Malpensa	27	34	61	39		[20-40]	[20-40]	[40-60]	[40-60]
Catania - Pisa	50	50	100	0		[20-40]	[60-80]	100	0
Catania - Roma*	61	18	79	21		[50-70]	[10-30]	[70-90]	[10-30]
Catania - Venezia	40	60	100	0		[20-40]	[60-80]	100	0
Palermo - M. Linate	83	17	100	0		[70-90]	[10-30]	100	0
Palermo - Milano**	64	9	73	27		[40-60]	[10-30]	[50-70]	[20-40]
Palermo - Roma*	63	11	74	26		[40-60]	[10-30]	[50-80]	[20-40]
Palermo - Torino	50	50	100	0		[40-60]	[40-60]	100	0

* Include gli aeroporti di Roma Ciampino e Roma Fiumicino

** Include gli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa

⁷ V. provv. n. 23496 dell'11 aprile 2012, C9812B, cit., in particolare §§ 127-128.

16. Le quote cumulativamente attribuibili ad Alitalia-CAI e WindJet in termini di frequenze operate sulle rotte riportate in tabella risultano significative, in quanto sempre prossime o superiori al 60%. In particolare sulle rotte Catania-Bologna, Catania-Pisa, Catania-Venezia e Palermo-Torino, per effetto dell'operazione le parti deterrebbero il 100% del mercato. Anche ove vengano prese in considerazione in termini di passeggeri trasportati, le quote di mercato risultano senz'altro significative.

17. A fronte di tali quote, e in particolare del fatto che l'acquisizione di WindJet consentirebbe ad Alitalia-CAI di ottenere tramite crescita esterna la totalità dei mercati rilevanti corrispondenti a 4 rotte nazionali, gli effetti dell'operazione in esame appaiono di grande rilievo. A ciò si deve aggiungere come in alcuni degli altri mercati rilevanti interessati dalla presente operazione il potere di mercato di Alitalia-CAI sia stato finora disciplinato soprattutto dalla presenza, tra gli altri, di un importante e qualificato operatore come WindJet⁸.

18. Ai fini della corretta valutazione dell'operazione, inoltre, occorre considerare il valore concorrenziale dell'acquisizione da parte di Alitalia-CAI della disponibilità di nuovi *slot* sull'aeroporto di Milano Linate - così come risultanti dalla tabella sopra riportata - in termini di potenzialità strategiche nei confronti di concorrenti attuali o potenziali. Alitalia-CAI, che già risulta titolare del 67% degli *slot* disponibili da/per Milano Linate⁹, potrebbe infatti anche modificare la destinazione degli *slot* di WindJet acquisiti con l'operazione nell'ambito delle proprie strategie di competizione nei confronti dei concorrenti, in un contesto caratterizzato da elevate barriere all'ingresso di tipo strutturale e regolamentare.

19. Il vantaggio competitivo discendente per Alitalia-CAI dall'operazione in esame viene ancor più incrementato in considerazione di ulteriori barriere all'entrata di natura economica e reputazionale, caratteristiche del mercato del trasporto aereo passeggeri effettuato su voli di linea. Con specifico riferimento a profili reputazionali, occorre infatti considerare come WindJet rappresenti da tempo uno dei più noti operatori *low cost* a livello nazionale e abbia tradizionalmente concentrato le proprie attività sulle rotte da/verso la Sicilia, acquisendo in tal senso una forte notorietà per i consumatori interessati a tali rotte.

⁸ V. provv. n. 23496 dell'11 aprile 2012, C9812B, cit., §§ 42, 47, 133, 136.

⁹ V. provv. n. 23496 dell'11 aprile 2012, C9812B, cit., § 144.

RITENUTO, pertanto, che l'operazione in esame, consistente nell'acquisizione del controllo esclusivo delle attività di Wind Jet S.p.A. da parte di Alitalia - Compagnia Aerea Italiana S.p.A., sia suscettibile di determinare, ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 287/90, 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;

DELIBERA

- a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90, nei confronti delle società Alitalia - Compagnia Aerea Italiana S.p.A. e Wind Jet S.p.A. in qualità di parti della presente operazione di concentrazione;
- b) la fissazione del termine di giorni dieci, decorrente dalla data di notificazione del presente provvedimento, per l'esercizio da parte dei legali rappresentanti delle parti, ovvero da persone da esse delegate, del diritto di essere sentiti, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della legge n. 287/90, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione Agroalimentare e Trasporti della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità almeno tre giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;
- c) che il responsabile del procedimento è il dott. Luca Arnaudo;
- d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione Agroalimentare e Trasporti della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità dai rappresentanti legali delle parti, nonché dai soggetti aventi un interesse giuridicamente rilevante o da persone da essi delegate;

e) che il procedimento deve concludersi entro quarantacinque giorni decorrenti dalla data di delibera del presente provvedimento.

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

IL SEGRETARIO GENERALE

Roberto Chieppa

IL PRESIDENTE

Giovanni Pitruzzella