

## **1863 - PREZZO BIGLIETTI AEREI DA E PER LA SICILIA NEL PERIODO NATALIZIO**

*Provvedimento n. 31014*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 19 dicembre 2023;

SENTITO il Relatore Presidente Roberto Rustichelli;

VISTO l'articolo 101 Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (TFUE);

VISTO il Regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio, del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 101 e 102 TFUE;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO il D.P.R. 30 aprile 1998, n. 217;

VISTA la propria delibera del 20 dicembre 2022 n. 30408, con cui è stata avviata un'istruttoria ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90 nei confronti di Ryanair DAC, Wizz Air Hungary Ltd, EasyJet Airline Company Limited, Italia Trasporto Aereo S.p.A., per accertare l'esistenza di violazioni dell'articolo 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE);

VISTO il proprio provvedimento del 17 gennaio 2023, n. 30461, con cui è stata deliberata la sostituzione del responsabile del procedimento per sopravvenute esigenze organizzative;

VISTA la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie trasmessa alle Parti in data 16 novembre 2023;

VISTE le rinunce, pervenute in data 20, 22 e 23 novembre 2023, rispettivamente di Italia Trasporto Aereo S.p.A., Ryanair DAC e EasyJet Airline Company Limited al diritto di presentare memorie scritte e documenti, nonché a essere sentite in audizione;

VISTA la rinuncia trasmessa da WizzAir, in data 21 novembre 2023, al diritto a essere sentita in audizione e la circostanza che la Parte non ha presentato memorie nei termini fissati;

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

CONSIDERATO quanto segue:

### **I. LE PARTI DEL PROCEDIMENTO**

**1.** EasyJet Airline Company Limited (di seguito, "easyJet") è una compagnia aerea *low cost* di diritto britannico attiva nel settore dei servizi di trasporto aereo di passeggeri su rotte nazionali e internazionali e a capo dell'omonimo Gruppo.

**2.** Italia Trasporto Aereo S.p.A. (di seguito, "ITA" o "ITA Airways") è una società di diritto italiano partecipata al 100% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, attiva nel settore dei servizi di trasporto aereo di passeggeri su rotte nazionali e internazionali. La società ha iniziato ad operare nel novembre del 2020.

**3.** Ryanair DAC (di seguito, anche "Ryanair") è una compagnia aerea *low cost* di diritto irlandese attiva nell'offerta di servizi di trasporto aereo su rotte nazionali e internazionali e facente parte del Gruppo Ryanair, la cui capogruppo è Ryanair Holdings plc.

**4.** Wizz Air Hungary Ltd (di seguito, "WizzAir"), è una compagnia aerea *low cost*, avente sede in Ungheria, attiva nei servizi di trasporto aereo su rotte nazionali e internazionali, facente parte del Gruppo Wizz Air, la cui capogruppo è Wizz Air Holdings plc.

**5.** Codacons Sicilia (di seguito, il "Segnalante") è un'articolazione territoriale di Codacons, Associazione nazionale per la difesa dell'ambiente e la tutela dei diritti di utenti e dei consumatori.

### **II. IL PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO**

**6.** In data 20 dicembre 2022 l'Autorità ha deliberato l'avvio di un procedimento istruttorio nei confronti di EasyJet, ITA, Ryanair e WizzAir (insieme anche le Parti), per accertare l'esistenza di violazioni dell'articolo 101 TFUE, nella fattispecie di intesa restrittiva della concorrenza con riguardo alle condizioni economiche del servizio del trasporto aereo di passeggeri di linea in classe "*economy*" operate dalle Parti sulle rotte definite dalle coppie di origine-destinazione alle cui estremità vi siano, da un lato, Palermo o Catania e, dall'altro, una delle seguenti città del Centro o Nord Italia: Roma (Fiumicino e Ciampino), Milano (comprensivo di Malpensa, Linate e Orio al Serio), Torino e Bologna<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> [Cfr. provvedimento di avvio n. 30408, del 20 dicembre 2022, pubblicato nel Bollettino n. 46/2022.]

7. L'indagine ha avuto origine da una segnalazione da parte del Codacons Sicilia, pervenuta il 13 dicembre 2022 in conseguenza ad una campagna stampa sul caro-prezzi dei passaggi aerei in classe *economy* sulle tratte di collegamento tra le principali città italiane di Roma, Bologna, Torino e Milano e i principali scali siciliani di Catania e Palermo in corrispondenza delle festività natalizie del 2022. Più specificatamente, secondo la segnalazione, l'innalzamento generale e consistente dei prezzi dei biglietti aerei in classe *economy* nel periodo in esame sarebbe stato riconducibile ad una precisa volontà collusiva delle compagnie aeree attive su tali tratte<sup>2</sup>. Anche la Regione Sicilia ha integrato il fascicolo con propria denuncia<sup>3</sup>.

8. In data 22 dicembre 2022, sono stati svolti accertamenti ispettivi con la collaborazione della Guardia di Finanza<sup>4</sup>.

9. In data 17 gennaio 2023, per sopravvenuti motivi organizzativi, è stato deliberato dall'Autorità il cambio di responsabile del procedimento istruttorio<sup>5</sup>.

10. In data 26 gennaio 2023 e 3 aprile 2023 l'Associazione Codici Centro per i Diritti del Cittadino e Federconsumatori Sicilia APS hanno presentato istanze di partecipazione al procedimento, che sono state accolte<sup>6</sup>.

11. Ai fini dell'acquisizione di elementi utili all'attività istruttoria nel corso del procedimento, sono state formulate richieste di informazioni alle Parti in merito all'operatività della programmazione dei voli e alla politica di prezzo praticata dalle compagnie aeree<sup>7</sup>.

12. Nel corso del procedimento, le Parti sono state sentite in audizione<sup>8</sup>. Sono stati altresì auditi l'Ente Nazionale Aviazione Civile (di seguito, ENAC) e Assoclearence, in relazione alle rispettive competenze di regolazione settoriale<sup>9</sup>.

13. In data 16 novembre 2023 sono state inviate alle Parti le Risultanze Istruttorie del procedimento, nelle quali non sono stati formulati addebiti in quanto le evidenze raccolte nel corso dell'attività istruttoria in merito a possibili restrizioni delle condotte in violazione dell'articolo 101 TFUE non sono risultate sufficienti a corroborare pienamente quanto ipotizzato nel provvedimento di avvio dell'istruttoria. Pertanto, tra il 20 e il 23 novembre 2023 sono pervenute, da tutte le Parti del procedimento, rinunce all'ulteriore esercizio dei diritti di difesa sia in forma orale che scritta<sup>10</sup>; WizzAir non ha depositato memorie entro il termine fissato del 14 dicembre 2023<sup>11</sup>.

14. I vettori aerei Parti del procedimento hanno fatto accesso al fascicolo istruttorio<sup>12</sup>.

### III. L'ATTIVITÀ ISTRUTTORIA

15. Il settore interessato dalla presente istruttoria è quello del trasporto aereo di passeggeri su voli di linea (*scheduled flights*) svolto in regime di concorrenza in ambito nazionale. Secondo una consolidata giurisprudenza nazionale e comunitaria è possibile individuare distinti mercati del prodotto definiti sostanzialmente in base alle rotte sulle quali si effettua il servizio; nel caso di specie si tratta dei collegamenti tra coppie origine-destinazione (OD), città o aeroporti, e più precisamente, bacini di utenza (*catchment areas*), alle cui estremità vi siano, da un lato, Palermo o Catania e, dall'altro, Roma (Fiumicino e Ciampino), Milano (comprensivo di Malpensa, Linate e Orio al Serio), Torino e Bologna.

16. Le attività del settore risultano caratterizzate da una complessa regolamentazione di tipo tecnico sviluppata da parte di organismi diversi, anche di tipo associativo, alcuni dei quali deputati ad attività istituzionali di pianificazione e

---

<sup>2</sup> [Cfr. doc.1 prima denuncia del Codacons.]

<sup>3</sup> [Cfr. doc. 46 (e 45B trasmissione copia della segnalazione della Regione Sicilia da parte del Ministero); anche doc. 92, doc. 109 e doc. 112, con cui la stessa Regione Sicilia ha trasmesso ulteriore documentazione relativa ad aumenti dei prezzi dei passaggi aerei sulle medesime tratte nei periodi delle festività pasquali 2023 e dei successivi ponti.]

<sup>4</sup> [Cfr. doc. 8, 12 e 74 e 75.]

<sup>5</sup> [Cfr. provvedimento n. 30461, del 17 gennaio 2023, pubblicato nel Bollettino n. 6/2023. Cfr. comunicazione alle Parti doc. da 63 a 67.]

<sup>6</sup> [Cfr. doc.70 e doc. 111.]

<sup>7</sup> [Cfr. Risposte alle richieste di informazioni e successive integrazioni: doc. 107, 122, 153 e 159 (ITA), doc. 114, 125, 152 e 156 (easyJet), doc. 115, 127 e 151 (Ryanair) e doc. 116, 128 e 155 (WizzAir).]

<sup>8</sup> [Cfr. Verbal di audizione doc. 124C (ITA), doc. 137 (WizzAir), doc. 140 (Ryanair) e doc. 148 (easyJet). Anche risposte alle richieste di informazioni e integrazioni cit.]

<sup>9</sup> [Cfr. verbal di audizione e relative risposte alle richieste allegate ai verbal per ENAC doc. 124B e doc. 130, per Assoclearence doc. 125B e doc. 133, doc. 134 e doc. 142. ]

<sup>10</sup> [Cfr. doc. 181, (ITA), doc. 183 (WizzAir), doc. 186 (Ryanair) e doc. 187 (easyJet). Contestualmente alla rinuncia ITA ha allegato il comunicato stampa con cui informa di aver aderito all'iniziativa della Regione Sicilia - Sconti sui biglietti aerei per i residenti e Aumentati i voli per le festività natalizie. Ryanair ha espresso riserve sulla segmentazione del mercato di prodotto tra voli di classe *economy* e *premium (business)*, distinzione che, secondo la Parte, e rinviando alle conclusioni della Commissione nella concentrazione M.9287 - CONNECT AIRWAYS / FLYBE del 5 luglio 2019, non sarebbe corretta in quanto i voli oggetto di istruttoria sono di breve durata.]

<sup>11</sup> [Cfr. doc. 183 e doc. 187A.]

<sup>12</sup> [Cfr. doc. da 88 a 91 e da ultimo doc. 185 (WizzAir) e 189 (Ryanair), nonché doc. 95 (Codacons) e doc. 143 (Federconsumatori Sicilia).]

controllo tra i quali la *International Air Transport Association* (di seguito, IATA) e, limitatamente all'Italia, l'ENAC e Assoclearance<sup>13</sup>.

**17.** In applicazione delle norme comunitarie, negli scali di dimensioni maggiori sotto il profilo infrastrutturale e soggetti a traffico elevato (c.d. aeroporti coordinati), l'esercizio dell'attività di trasporto aereo è condizionato al rilascio, previa richiesta, di permessi sotto forma di "bande orarie" o *slot* per l'utilizzo dell'intera gamma delle infrastrutture aeroportuali e, in particolare, per l'atterraggio e il decollo ad una specifica data e orario<sup>14</sup>. L'operatività dei vettori aerei viene, altresì, facilitata attraverso l'assegnazione di *slot*<sup>15</sup> negli scali di minori dimensioni qualora viga un rischio di congestione, si parla in questi casi di aeroporti ad orario facilitato<sup>16</sup>.

**18.** La qualifica di aeroporto coordinato e la conseguente determinazione della capacità massima di movimenti possibili in detti scali, spetta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tramite l'ENAC<sup>17</sup>. Rientrano tra gli aeroporti coordinati gli scali di Catania, Milano (Linate e Malpensa), Palermo, Roma (Fiumicino e Ciampino) e Torino<sup>18</sup>; Bologna, invece, è un aeroporto ad orario facilitato.

**19.** La funzione di Coordinatore e Facilitatore degli orari è svolta, in Italia, da Assoclearance<sup>19</sup>. Si tratta di una funzione di *clearance* che viene svolta in continuità su due cicli annuali (le stagioni IATA *Summer* e *Winter*) con un anticipo di circa 5 mesi rispetto all'operatività dei voli<sup>20</sup>. Tutti i vettori partecipano alle conferenze IATA, in cui ha luogo la raccolta delle richieste e le relative attribuzioni in coordinamento su scala mondiale e in cui avviene la definizione della programmazione della rispettiva capacità per le stagioni a venire<sup>21</sup>.

**20.** L'attribuzione degli *slot* è effettuata secondo il principio dei diritti d'anzianità ("*Grandfathering Rights*")<sup>22</sup>; per ciascun periodo di riferimento, la verifica del rispetto del criterio d'uso dell'80% del programmato rispetto all'assegnato ("*use it or lose it*") è effettuata da Assoclearance su una *singola serie di slot* (per un minimo di 5 settimane consecutive)<sup>23</sup>. Nel periodo emergenziale la regola dell'80-20 è stata sospesa, almeno fino alla stagione estiva 2023<sup>24</sup>. L'attribuzione di eventuali *slot* rimanenti, nei limiti di disponibilità rispetto alla capacità massima aeroportuale<sup>25</sup>, avviene a qualsiasi vettore ne faccia richiesta nel rispetto di criteri di priorità che, come indicato sono,

---

<sup>13</sup> [Cfr. doc. 124B e doc. 130 Enac e doc. 125B, 133 e 134 Assoclearance.]

<sup>14</sup> [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, che all'art. 2, lett. a) definisce la banda oraria o slot come 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". Cfr. altresì doc. 124B e 130 Enac e doc. 125B, 133 e 134 Assoclearance.]

<sup>15</sup> [Cfr. doc. 124B, doc. 130 (Enac) e doc. 125B e doc. 133 e 134 (Assoclearance). Per "aeroporto ad orari facilitati" si intende un aeroporto in cui esiste un rischio di congestione in alcuni periodi del giorno, della settimana o dell'anno, risolvibile eventualmente grazie alla cooperazione volontaria tra vettori aerei e il facilitatore. ]

<sup>16</sup> [Cfr. doc. 124B. ]

<sup>17</sup> [Cfr. doc. 124B. Enac definisce la capacità massima di movimenti (i.e. decolli e atterraggi) "per singolo aeroporto coordinato, principalmente, sulla base di tre vincoli: spazio aereo, infrastruttura (anche caratteristiche delle piste) e fattori ambientali (per es. rumore)".]

<sup>18</sup> [Cfr. doc. 130 ENAC. Per quanto di interesse per il procedimento in esame solo gli aeroporti di Milano Linate (in considerazione della circostanza che si tratta di aeroporto cittadino) e di Catania (posto che l'aeroporto sorge in prossimità di una base militare) presentano limitazioni nel numero massimo giornaliero di movimenti orari consentiti e, quindi, sono in situazione di saturazione della capacità massima consentita.]

<sup>19</sup> [Cfr. doc. 130 e doc. 125B. Assoclearance svolge i compiti di cui al Regolamento n. 95/93, il D.M. n. 44/T e al D.M. n. 68/21 anche in base alla circolare Enac EAL-18 del 24/08/2009 "Assegnazione di bande orarie sugli aeroporti coordinati nazionali". ENAC ha fornito la lista degli associati ad Assoclearance al 01/01/2022 trattasi di "AirDolomiti, easyJet, ITA Airways, Wizz Air, Aeroporto di Bologna, Toscana Aeroporti, Aeroporti di Puglia, Aeroporti di Roma, Aeroporto Internazionale di Napoli, Aeroporto di Palermo (GESAP), Aeroporti di Olbia Costa Smeralda (GESAR), SAC, SACAL (Società Aeroportuale Calabrese), S.A.C.B.O., SAGAT, SAVE, SEA, Cagliari Airport, Treviso Airport, Aeroporto Valerio Catullo".]

<sup>20</sup> [Secondo il calendario IATA per ogni anno la stagione summer va dall'ultima domenica di marzo all'ultimo sabato di ottobre dell'anno precedente e la stagione winter va dall'ultima domenica di ottobre all'ultimo sabato di marzo dell'anno successivo. Cfr. Anche doc. 125B Assoclearance.]

<sup>21</sup> [Cfr. doc. 124C (ITA), doc. 137 (WizzAir), doc. 140 (Ryanair) e doc. 148 (easyJet).]

<sup>22</sup> [Cfr. doc. 124B presentazione allegata in cui Assoclearance dichiara che "L'allocazione degli slot quindi, avviene seguendo regole e linee guida riportate nel Regolamento Europeo n. 95/93, tradotte in tecniche di comunicazione operativa da IATA (International Air Transport Association), scambiate tra vettori aerei e Coordinatore, al fine di un efficiente utilizzo delle capacità aeroportuali disponibili". Si veda anche <https://eur-lex.europa.eu/IT/legal-content/summary/allocation-of-time-slots-at-european-union-airports.html>.]

<sup>23</sup> [Cfr. doc. 134 Allegato 1bis.]

<sup>24</sup> [Le compagnie aeree potevano rinunciare temporaneamente al 50% degli slot. Le disposizioni del Parlamento europeo del 2021 delegano, inoltre, alla Commissione europea l'autorità per emettere ulteriori estensioni alle norme temporanee e di aggiustare il limite minimo dell'uso tra il 30% e il 70%. In corso di dibattito, la possibilità di introdurre disposizioni che disciplinino le "eccezioni" al ritorno al modello 80-20, tra queste la possibilità per i vettori di potere fare delle eccezioni in caso di emergenza epidemiologica, disastri naturali oppure questioni geopolitiche di ampia rilevanza. L'Unione europea avrà anche la facoltà di abbassare le percentuali, nel caso che il traffico scenda sotto l'80 % dei livelli pre covid per 4 settimane consecutive.]

<sup>25</sup> [Cfr. doc. 130. Enac ha fatto presente che in alcuni aeroporti, tra cui sugli aeroporti di Palermo e Catania, alcuni slot sono riservati da ENAC ai vettori che operano le rotte soggette ad oneri di servizio pubblico. ]

per prassi, le richieste di modifiche degli *slot* storici<sup>26</sup> e a seguire le nuove richieste, comprese quelle con *status* di nuovo entrante (*new entrant*)<sup>27</sup>.

**21.** Con riguardo al caso in esame nessuna delle Parti oggetto della presente istruttoria beneficia o ha beneficiato di trasferimenti di *slot* tra vettori<sup>28</sup>, né ha in essere accordi di *co-sharing* con i concorrenti Parti del procedimento<sup>29</sup>.

**22.** Assoclearance ha indicato che per le stagioni Winter 2022 e Summer 2023 non sono presenti richieste inavese sulle rotte di interesse del Procedimento<sup>30</sup>.

**23.** Tra le rotte nazionali che presentano maggiore frequenza, il collegamento tra Roma e Catania risulta essere di particolare importanza (ENAC)<sup>31</sup>. I dati ENAC sul numero dei passeggeri in transito negli aeroporti siciliani in esame confermano l'elevata stagionalità di queste tratte che presentano un significativo aumento della domanda di mobilità in particolare nei periodi estivi e per le festività di Natale; inoltre i dati riportano un relativo aumento della domanda nel 2022 rispetto almeno al 2020<sup>32</sup>.

**24.** Nelle rotte in esame non operano, sistematicamente, tutti e quattro i vettori; la compagnia WizzAir è uscita a partire dal novembre 2022 dalla rotta Roma-Catania né opera più alcun collegamento, da quella data, sull'aeroporto di Palermo. Nel periodo di Natale 2022, in risposta a forti pressioni esercitate dalla stampa e dalle autorità e previa autorizzazione, ITA ha aggiunto alcuni collegamenti da e per le isole Sicilia e Sardegna<sup>33</sup>. Per le festività natalizie 2023, ITA ha comunicato la propria adesione all'iniziativa della Regione Sicilia per la commercializzazione di biglietti aerei a tariffe agevolate per i residenti e l'aumento dei voli da/per le due isole<sup>34</sup>.

**25.** Relativamente alla strategia di prezzo, tutte le compagnie aeree offrono sui voli operati nelle tratte in esame la classe di viaggio *economy* articolata in diverse "classi tariffarie" (in inglese "*Class fares*"); le classi tariffarie – non necessariamente coincidenti tra vettori – variano in relazione alle condizioni di viaggio<sup>35</sup>. ITA è l'unica compagnia di linea, o "*full service*" (FSC); le altre tre Parti del procedimento Ryanair, easyJet e WizzAir, sono vettori c.d. "*low cost*" (LCC).

**26.** Le compagnie aeree definiscono le proprie offerte commerciali in base a decisioni di natura statica e aggiornamenti di prezzo di natura dinamica, anche avvalendosi di algoritmi, più o meno sofisticati, che seguono logiche tipiche del c.d. *revenue management*. La capacità di ottimizzare le tariffe aeree rispetto alla capacità disponibile dipende, tra gli altri, dal bilanciamento di interessi contrapposti, ovvero la massimizzazione del ricavo medio e l'esigenza di riempimento del volo per coprire i costi.

**27.** Le strategie commerciali non sono, allo stato, guidate esclusivamente da regole. La disponibilità delle classi tariffarie e di posti è aggiornata nel corso della commercializzazione del volo in relazione a diversi fattori tra cui l'andamento della domanda attesa rispetto alla programmazione iniziale, il grado e tasso di riempimento del velivolo e altri eventi che possono incidere sulle condizioni di offerta in un dato momento rispetto alla data di partenza<sup>36</sup>.

---

<sup>26</sup> [Cfr. doc. 124B e 125B. Come specificato da Assoclearance è escluso il trasferimento di bande orarie assegnate ad un nuovo entrante, per il quale vigono particolari condizioni di praticabilità.]

<sup>27</sup> [Cfr. Reg. CEE n. 95/93. Si veda anche doc. 125B in cui Assoclearance spiega che compete ad ENAC la valutazione dell'idoneità di un vettore ad essere considerato un nuovo entrante e, in caso positivo, gli rilascia una licenza di esercizio sulla base di un Certificato di Operatore Aereo o "COA"; per ottenere la storicità di una serie di nuovi slot assegnati, il vettore nuovo entrante dovrà utilizzarle rispettando la soglia dell'80% per due stagioni omologhe di traffico (di fatto per 2 anni).]

<sup>28</sup> [Cfr. Reg. CEE n. 95/93 art. 8, il quale ammette le cessioni intra-gruppo. Per prassi i trasferimenti sono estesi anche tra compagnie con accordi di *co-sharing*.]

<sup>29</sup> [Cfr. doc. 124C.]

<sup>30</sup> [Cfr. doc. 125B, fa sola eccezione Milano Linate e, in parte, Ciampino.]

<sup>31</sup> [Cfr. doc. 130 in cui ENAC riferisce che "Catania Fontanarossa – Roma Fiumicino, nel 2022, è stata la prima tratta nazionale per numero di passeggeri (781.006)". Catania rappresenta, inoltre, il primo scalo siciliano. Si veda anche relazione Traffico Aereo 2022 ENAC in cui si evidenzia che l'aeroporto di Roma Fiumicino si conferma al primo posto per traffico passeggeri; a seguire, gli aeroporti di Milano Malpensa, Bergamo Orio al Serio e Catania Fontanarossa.]

<sup>32</sup> [Cfr. doc. 1 e doc. 130 e 135 (ENAC).]

<sup>33</sup> [Cfr. doc. 14 e fonte pubblica.]

<sup>34</sup> [Cfr. doc. 181 e <https://www.ita-airways.com/content/dam/ita/files/IT/volare/mondo-ita/comunicati-stampa/2023/ITA-Airways-tariffe-scontate-per-la-Sicilia.pdf>. Nel proprio comunicato stampa del 17 novembre 2023 ITA Airways scrive che "la compagnia, che nella stagione Winter in corso opera già quotidianamente 14 voli su Catania (7 da/per Roma Fiumicino e 7 da/per Milano Linate) e 13 su Palermo (6 da/per Roma Fiumicino e 7 da/per Milano Linate), ha previsto per il periodo delle festività natalizie 26 voli aggiuntivi (14 su Catania e 12 su Palermo), corrispondenti ad un'offerta di circa 3900 posti addizionali, di cui 2000 su Catania e 1900 su Palermo, concentrati sulle giornate dal 21 al 24 dicembre e del 2, 5 e 7 gennaio".]

<sup>35</sup> [Tra queste, le principali attengono alla franchigia bagaglio a mano e bagaglio in stiva, al cambio data/orari dei voli, al rimborso del biglietto, alla cancellazione del biglietto, al check-in prioritario e altre come il numero di miglia accumulate, la possibilità di upgrade e l'accesso alle lounge e altri servizi.]

<sup>36</sup> [Cfr. tra gli altri verbali di audizione doc. 124C (ITA), 137 (WizzAir), 140 (Ryanair) e 148 (easyJet).]

**28.** Nel periodo in esame le offerte delle Parti sulle rotte interessate, pur in presenza di elevati picchi di prezzo su talune di queste, hanno mostrato una certa variabilità con riferimento, in particolare, al livello e all'entità degli aggiustamenti, anche in ragione degli andamenti delle prenotazioni nel corso della commercializzazione dei voli<sup>37</sup>.

#### IV. VALUTAZIONI

**29.** Per costante giurisprudenza nazionale ed eurounitaria, in caso di contestazione di un'intesa restrittiva della concorrenza l'estensione merceologica e geografica del relativo mercato è determinata, anzitutto, dall'estensione del coordinamento stesso, poiché tale estensione riproduce l'ampiezza del mercato su cui i partecipanti ritengono possibile e profittevole coordinarsi tramite un'intesa restrittiva della concorrenza. In tali ipotesi di illecito, la definizione del mercato rilevante è, pertanto, direttamente correlata al contesto in cui si inserisce il presunto comportamento collusivo posto in essere dalle imprese coinvolte<sup>38</sup>.

**30.** Nel caso di specie, avuto riguardo alle pratiche denunciate e al perimetro di attività dei vettori aerei in esame, i mercati interessati dalla presente istruttoria sono quelli relativi al trasporto aereo di passeggeri di linea, con particolare riferimento ai passaggi alle tariffe di classe "economy"<sup>39</sup>, sulle rotte definite dalle coppie di origine-destinazione alle cui estremità vi siano, da un lato, uno degli scali siciliani (Catania o Palermo) e, dall'altro, uno dei rispettivi bacini di utenza (*catchment areas*) delle città di Roma (Fiumicino e Ciampino), Milano (Malpensa, Linate e Orio al Serio), Bologna e Torino<sup>40</sup>.

**31.** Lo scorso 16 novembre 2023 sono state inviate alle Parti le Risultanze Istruttorie del procedimento, nelle quali non sono stati formulati addebiti, posto che nei mercati rilevanti sopra individuati, l'esame dell'intera documentazione agli atti non ha fornito elementi sufficienti a corroborare pienamente l'ipotesi istruttoria avanzata nel provvedimento di avvio, suffragando l'esistenza di una concertazione orientata alla fissazione dei prezzi e al contingentamento delle quantità, nel periodo delle festività natalizie del 2022, in violazione dell'articolo 101 TFUE.

**32.** Per quanto sopra detto, non può escludersi, tuttavia, che l'osservato esito di mercato discenda da motivazioni ulteriori rispetto all'ipotizzata collusione tra le compagnie aeree. A tale riguardo, lo scorso 14 novembre 2023, l'Autorità ha avviato un'indagine conoscitiva con l'obiettivo di approfondire alcuni aspetti connessi alla natura degli algoritmi e al loro impiego nella definizione delle condizioni di offerta dei vettori aerei e di enuclearne le eventuali problematiche in termini concorrenziali<sup>41</sup>.

**33.** In conclusione, si ritiene che non sussistano sufficienti elementi per accertare la violazione dell'articolo 101 TFUE ipotizzata nella delibera di avvio istruttoria.

Tutto ciò premesso e considerato:

#### DELIBERA

Che, in base alle informazioni disponibili, sono venuti meno i motivi di intervento nei confronti di Ryanair DAC, Wizz Air Hungary Ltd, EasyJet Airline Company Limited, Italia Trasporto Aereo S.p.A., in relazione alla violazione dell'articolo 101 TFUE ipotizzata in sede di avvio del procedimento.

Il presente provvedimento sarà notificato alle Parti 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, lett. b), del Codice del processo amministrativo (Decreto Legislativo 2 luglio 2010, n. 104), entro il termine di sessanta giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al

<sup>37</sup> [Cfr. elaborazioni su dati delle Parti; doc. 107, 122, 153 e 159 (ITA), doc. 114, 125, 152 e 156 (easyJet), doc. 115, 127 e 151 (Ryanair) e doc. 116, 128 e 155 (WizzAir).]

<sup>38</sup> [Cfr., ex multis, Consiglio di Stato, Sez. VI, 21 giugno 2017, nn. 3057 e 3016, 1782 - Gare per servizi di bonifica e smaltimento di materiali inquinanti e/o pericolosi presso gli arsenali di Taranto, La Spezia ed Augusta: "La definizione di mercato rilevante non è connotata in senso meramente geografico o spaziale, ma è relativa anche e soprattutto all'ambito nel quale l'intento anticoncorrenziale ha, o avrebbe, capacità di incidere, sicché 'nelle ipotesi di intese restrittive della concorrenza, la definizione del mercato rilevante è direttamente correlata al contesto in cui si inquadra il comportamento collusivo tra le imprese coinvolte' ed è successiva rispetto all'individuazione dell'intesa nei suoi elementi oggettivi".]

<sup>39</sup> [Cfr. doc. 186. Essendo il contesto di specie un'intesa, per quanto sopra detto, non appaiono nel caso di specie rilevare le riserve espresse da Ryanair sulla definizione del mercato rilevate.]

<sup>40</sup> [Cfr., ex multis, decisione della Commissione del 28 agosto 2009, M3770 Lufthansa/Swiss e provv. n. 24241 del 20 febbraio 2013, C11894 - Meridiana/Meridiana Fly, provv. n. 15666 del 5 luglio 2006, C7667 - Alitalia/Volare, e provv. n. 16735 del 18 aprile 2007, C8227 - Meridiana/Eurofly. Le rotte, in quanto distinti mercati del prodotto, possono includere voli diretti nonché voli indiretti tra i due aeroporti agli estremi della rotta che risultino sostituibili ai voli diretti dal punto di vista del consumatore; si veda decisione della Commissione dell'11 agosto 1999, caso M/JV.19 - KLM/Alitalia.]

<sup>41</sup> [Cfr. provvedimento n. 30874 del 14 novembre 2023 di avvio di Indagine conoscitiva sugli algoritmi di prezzo nel trasporto aereo passeggeri per le rotte da e per Sicilia e Sardegna (IC56), pubblicato nel Bollettino n. 44/2023. ]

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  
*Guido Stazi*

IL PRESIDENTE  
*Roberto Rustichelli*