

C12837 - BCUBE/ALHA HOLDING

Provvedimento n. 32024

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 28 luglio 2026;

SENTITO il Relatore, Presidente Saverio Valentino;

VISTO il Regolamento (CE) n. 139/2004;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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

VISTA la propria "Comunicazione relativa all'applicazione dell'articolo 16, comma 1-bis, della legge 10 ottobre 1990, n. 287", approvata con la delibera n. 31090 del 27 febbraio 2024 (di seguito, "Comunicazione");

VISTA la comunicazione volontaria, ai sensi dell'articolo 16, comma 1-bis, della legge 287/1990, pervenuta l'11 marzo 2026 dalla società BCube S.p.A.;

VISTA la risposta della società BCube S.p.A. del 13 aprile 2026 alla richiesta di informazioni del 27 marzo 2026;

VISTA la propria delibera del 13 maggio 2026, con la quale, ai sensi dell'articolo 16, comma 1-bis, della legge 287/1990, è stato richiesto alla società BCube S.p.A. di notificare l'operazione di concentrazione comunicata volontariamente;

VISTO il proprio provvedimento con il quale, ai sensi della Comunicazione, è stata disposta, su richiesta delle Parti, la proroga al 30 giugno 2026 del termine per la notifica dell'operazione di concentrazione;

VISTA la notifica dell'operazione di concentrazione, pervenuta il 29 giugno 2026;

VISTA la documentazione agli atti;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. BCube S.p.A. (C.F. 01700360157; di seguito "BCube") è una società a capo di un gruppo attivo principalmente nella logistica delle merci (deposito, custodia, raccolta e distribuzione di merci con qualsiasi mezzo di trasporto, gestione di magazzini generali e depositi franchi, stoccaggio e movimentazione di merce negli spazi doganali), nelle attività intermodali e nei servizi complementari.

BCube, in particolare, opera nel settore dell'*air cargo handling* attraverso la propria controllata BCube Air Cargo S.p.A., attiva nelle Cargo City degli aeroporti di Roma, Malpensa, Linate, Venezia, e fornisce assistenza, ivi compresa la gestione delle operazioni doganali, per importazioni ed esportazioni di posta e merci trasportate per via aerea, a livello nazionale e internazionale.

BCube è indirettamente controllata, tramite Ellisse Compagnia Finanziaria S.r.l., dalla famiglia Bonzoni.

Il gruppo BCube ha realizzato, nel 2025, un fatturato consolidato pari, in Italia, a 324 milioni di euro e, a livello, mondiale inferiore a 500 milioni di euro.

2. Alha Holding S.p.A. (C.F. 94082540488; di seguito "Alha") è una società a capo di un gruppo attivo nella gestione delle merci nel settore aeroportuale su tutto il territorio nazionale, mediante una rete di undici *cargo terminal*, di cui uno presso l'aeroporto di Milano-Malpensa, un altro presso l'aeroporto di Roma-Fiumicino e nove magazzini *off-airport*. Alha è indirettamente controllata, tramite BESpoke S.r.l., da una persona fisica, attualmente presidente del Consiglio di Amministrazione di Alha.

Nel 2025, Alha ha realizzato, interamente in Italia, un fatturato consolidato pari a [100-595]* milioni di euro.

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

3. L'operazione notificata (di seguito anche "Operazione") consiste nell'acquisizione del controllo esclusivo di Alha da parte di BCube (o di una società controllata da essa designata). Tale acquisizione verrà realizzata mediante l'acquisto del 100% del capitale sociale di Alha da parte di BCube.

4. Lo *Share Purchasing Agreement* prevede (articolo 11) un patto di non concorrenza e non sollecitazione in capo a BESpoke S.r.l. e ai suoi soci, in base al quale essi si impegnano, per la durata [omissis]¹.

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

¹ [omissis].

BCube ritiene che tali previsioni siano necessarie all'integrale trasferimento del valore di Alha dovendosi pertanto considerare restrizioni accessorie all'Operazione ai sensi della "Comunicazione della Commissione sulle restrizioni direttamente connesse e necessarie alle concentrazioni (2005/C56/03)".

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

5. L'Operazione, in quanto comporta l'acquisizione del controllo esclusivo di un'impresa, costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera b), della legge n. 287/1990. Essa rientra nell'ambito di applicazione della legge n. 287/1990, non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento (CE) n. 139/2004, ma non è soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva disposto dall'articolo 16, comma 1, in quanto il fatturato totale realizzato a livello nazionale nell'ultimo esercizio dall'insieme delle imprese interessate è stato inferiore a cinquecentovantacinque milioni di euro. Tuttavia, considerato che risulta soddisfatta una delle soglie di fatturato previste dall'articolo 16, comma 1-bis, in quanto ciascuna delle due imprese interessate ha realizzato nell'ultimo esercizio un fatturato totale a livello nazionale superiore a trentasei milioni di euro, e che l'operazione non risulta allo stato perfezionata, l'Autorità, con delibera del 13 maggio 2026, ha richiesto alle imprese interessate, ai sensi del richiamato articolo 16, comma 1-bis, la notifica dell'Operazione, ritenendo che sussistessero concreti rischi per la concorrenza nel mercato nazionale o in una sua parte rilevante.

6. Il descritto patto di non concorrenza e non sollecitazione sarà oggetto di approfondimento nel corso dell'istruttoria per valutarne l'effettiva accessorialità, in termini di estensione temporale, merceologica e geografica, rispetto all'Operazione.

IV. VALUTAZIONE DELL'OPERAZIONE

IV.1 La filiera del cargo aereo

7. Il trasporto merci via aerea è organizzato dall'azienda esportatrice/importatrice dei beni o, più spesso, dallo spedizioniere da essa incaricato e comprende diverse fasi: (i) il trasporto all'aeroporto di partenza; (ii) la preparazione della spedizione (pallettizzazione ecc.) presso i magazzini dell'handler; (iii) il carico sull'aereo mediante rampe e nastri trasportatori; (iv) il trasporto aereo vero e proprio; (v) lo scarico presso l'aeroporto di destinazione e (vi) il trasporto a destinazione. A tali fasi corrispondono servizi che, in alcuni casi, possono essere acquistati separatamente dall'azienda/spedizioniere (trasporto da/per l'aeroporto, trasporto aereo), mentre in altri casi (come i servizi di *handling*) sono inclusi nel servizio di trasporto fornito dal vettore aereo.

8. La domanda per le operazioni di *handling* proviene dalle compagnie aeree, che stipulano contratti almeno annuali per la prestazione di tali servizi in un dato aeroporto con un *handler*, scelto mediante una procedura competitiva. Di norma, un *handler* serve più compagnie aeree, mentre ciascun vettore aereo si serve al massimo di due *handler*, ma per servizi diversi.

9. La merce può essere caricata nella stiva dei voli passeggeri – c.d. *belly cargo*, soggetto a importanti limitazioni di dimensioni e di peso dei pallet trasportabili – oppure su aerei dedicati alle merci. Sulla base dei dati forniti nelle Relazioni Finanziarie Annuali del 2024 e 2025 da SEA S.p.A., gestore degli aeroporti di Milano, è possibile stimare che a Milano Malpensa, dove si concentrano oltre due terzi delle spedizioni *cargo* dall'Italia, tra il 25% e il 30% circa delle merci (in peso) sia costituito da *belly cargo*. Il servizio di trasporto è offerto sia da compagnie attive anche nel trasporto passeggeri, sia da compagnie specializzate nel *cargo*.

10. Le compagnie aeree offrono, accanto al servizio di trasporto aereo propriamente detto, anche il servizio di trasporto via camion della merce dai centri di raccolta della compagnia verso l'aeroporto dal quale parte il volo verso la destinazione prescelta. Tale servizio prende il nome di "road feeder service" (RFS) o "aviocamionato" ed è caratterizzato dal fatto che già dall'inizio del viaggio sul camion la merce viaggia come se fosse "cargo aereo", cioè con una lettera di vettura aerea (*Air Waybill*).

11. L'Operazione interessa principalmente il settore dell'*handling* aeroportuale, che riguarda una molteplicità di attività di movimentazione, stoccaggio (ove necessario), organizzazione e verifica di sicurezza di bagagli e merci, di gestione e movimentazione dei passeggeri e di movimentazione dei combustibili. Tali attività sono ricomprese all'interno di mercati rilevanti distinti².

IV.2 I mercati rilevanti

12. Le attività delle Parti si sovrappongono nella fornitura di servizi di *handling* aeroportuale e di trasporto di merci su gomma.

13. Per ciò che concerne i servizi di *handling* aeroportuale, la Commissione europea nella propria prassi ha distinto le attività *airside*, che richiedono l'accesso agli aerei e alle piste o ad aree ad accesso riservato (per esempio, le aree destinate alla gestione e movimentazione dei bagagli o alla movimentazione dei passeggeri da/per gli aerei) da quelle *landside*, che possono essere svolte in magazzini o aree pubbliche³.

² [Cfr. C10081 - 3I Group-Marechal Invest-Varialux/Aviapartner Holding, decisione del 4 giugno 2009.]

³ [Cfr. decisione della Commissione europea M.6671 - Lbo France/Aviapartner, del 30 novembre 2012.]

In particolare, è stato individuato un mercato rilevante distinto per le attività *landside* di gestione, movimentazione e preparazione delle merci destinate a essere caricate sugli aeromobili ("*landside cargo handling*")⁴.

14. È stata, inoltre, considerata la possibilità di distinguere, all'interno delle attività *airside*, un mercato separato per i servizi di carico/scarico delle merci e di movimentazione delle stesse da/per l'aereo ("*airside cargo handling*" o servizi di rampa), lasciando tuttavia la questione aperta⁵.

15. In considerazione del fatto che le attività prestate sui bagagli dei passeggeri e sulle merci sono diversificate in termini operativi, di attrezzature utilizzate e di certificazioni richieste (che sono distinte per le merci e per i passeggeri e i loro bagagli), appare opportuno valutare l'Operazione sulla base di una definizione ristretta dei mercati rilevanti, così come del resto proposto dalle Parti.

16. La valutazione dell' Operazione nell'ambito dell'handling aeroportuale verrà, dunque, svolta sulla base di mercati rilevanti distinti per i servizi di movimentazione delle merci a terra (*landside cargo handling*) e per i servizi di rampa per le merci (*airside cargo handling*).

17. Secondo la prassi nazionale ed eurounitaria, il trasporto di merci su strada rappresenta un mercato distinto dalle altre modalità di trasporto merci e ha dimensione nazionale.

18. I mercati rilevanti per la valutazione dell' Operazione sono i seguenti:

- mercato dei servizi di movimentazione delle merci a terra presso gli aeroporti di Milano Malpensa (di seguito, "Malpensa") e Roma Fiumicino "Leonardo da Vinci" (di seguito, "Fiumicino");
- mercato dei servizi di rampa presso l'aeroporto di Malpensa;
- mercato del trasporto di merci su gomma.

19. Il mercato del trasporto merci su gomma non risulta tuttavia un mercato interessato dall' Operazione, in quanto a esito della stessa la quota congiunta delle Parti nel mercato del trasporto di merci su strada sarà largamente inferiore all'1% e non supererà comunque il 3% qualora si considerasse il solo trasporto di merci su strada diretto verso aeroporti esteri, segmento dove si sovrappongono le attività delle Parti.

IV.2.1 I servizi di movimentazione a terra delle merci

IV.2.1.1 I precedenti nazionali ed eurounitari

20. I servizi di movimentazione a terra delle merci destinate al trasporto aereo consistono nello stoccaggio delle merci in magazzini dedicati e nella loro preparazione su ponti dedicati, in modo da renderle pronte per essere caricate sugli aerei, ovvero allestite per essere caricate sui camion, in fase di importazione.

21. Nella prassi decisionale della Commissione europea, l'estensione geografica di tale mercato è stata limitata a un determinato aeroporto (o, eventualmente, a due aeroporti vicini)⁶, partendo dal presupposto che i servizi richiesti in un determinato aeroporto non possano essere sostituiti da quelli forniti in altri aeroporti.

IV.2.1.2 La posizione delle Parti

22. Le Parti ritengono che l'estensione geografica del mercato rilevante sia più ampia e che la "*catchment area*" di un aeroporto si estenderebbe fino a un raggio di circa 800-1200 km o 12 ore di viaggio in camion. Lo spedizioniere confronterebbe, infatti, i costi complessivi (autotrasporto da/per aeroporto + servizio di trasporto aereo, inclusivo di *handling*) di diverse soluzioni di trasporto aereo centrate su diversi aeroporti, mettendo indirettamente in competizione gli *handlers* di più aeroporti.

23. Le Parti citano a conforto di tale tesi il caso M.5141- *KLM/ Martinair* del 2008 in cui la Commissione europea, riferendosi specificamente al mercato rilevante del trasporto aereo di merci, ha ricordato che tale mercato ha, in linea generale, dimensione europea e ha considerato se tale conclusione si applicasse anche a specifiche tipologie di beni, quali beni deperibili come i fiori. In tale contesto, la Commissione europea ha indagato se vi fossero beni per i quali l'aeroporto di Amsterdam - Schiphol (*cargo hub* per KLM e Martinair) non avesse validi sostituti e ha concluso negativamente. In particolare, la decisione riporta che "*One respondent indicated a range of around 800 km within which airports were substitutable for the reception and the sending of cargo while another respondent put forward a 12-hour truck range*" (§. 41).

24. Inoltre, le Parti citano uno studio dell'Osservatorio MOST, che ha stimato il flusso di merci trasportato su strada dall'Italia verso gli aeroporti esteri in almeno 600.000 tonnellate/anno (aviocamionato propriamente detto più la merce autonomamente spedita dagli spedizionieri). A ulteriore riprova dell'importanza del fenomeno, deporrebbe lo spostamento di merci che si sarebbe verificato dagli aeroporti italiani verso quelli esteri a seguito dell'annunciata (e poi sospesa fino al 1° ottobre p.v.) introduzione nel 2026 della tassa sui pacchetti di origine extra-UE.

⁴ [Cfr., da ultimo, decisione della Commissione europea M.10959 - *SATS/Temasek/PH 243WFS*, del 20 febbraio 2/2023 e i casi ivi citati.]

⁵ [Cfr. decisione della Commissione europea M.10959 - *SATS/Temasek/PH 243WFS*, cit..]

⁶ [Cfr. decisione della Commissione europea M.10959 - *SATS/Temasek/PH 243WFS*, cit. e i precedenti ivi citati, dai quali emerge che per "due aeroporti vicini" ci si riferisce ad aeroporti cittadini come Orly e Roissy - Charles de Gaulle di Parigi.]

25. Sulla base della prospettazione delle Parti, la “catchment area” di Malpensa comprenderebbe, dunque, grandi aeroporti europei come Schiphol, Francoforte e Parigi, mentre quella di Fiumicino comprenderebbe tutti gli aeroporti italiani.

Le Parti ritengono che, includendo i flussi di merci in partenza dai centri di raccolta italiani (c.d. aviocamionato), la loro quota di mercato sulle spedizioni aeree da e per l'Italia si ridurrebbe al 33% circa e quella sulle spedizioni da/per l'Europa al di sotto del 5% per quanto riguarda Malpensa e al di sotto del 15% a Fiumicino.

26. A giudizio delle Parti, l'ampiezza di tali flussi indicherebbe, peraltro, che, in caso di aumento del prezzo dei servizi di *handling* a Malpensa e a Fiumicino, i vettori aerei potrebbero spostare su altri aeroporti una quota di merci abbastanza ampia da rendere tale aumento non profittevole.

IV.2.1.3 Le informazioni acquisite in fase pre-istruttoria

27. Al fine di acquisire elementi utili alla definizione dell'estensione geografica del mercato rilevanti dei servizi di *handling* aeroportuale delle merci, sono state inviate richieste di informazioni a tutti i vettori clienti delle Parti⁷ e sono stati sentiti in audizione alcuni tra i maggiori vettori da esse serviti.

28. Le informazioni acquisite confermano che la scelta di servirsi dell'aviocamionato rappresenta un aspetto importante ai fini del disegno dell'organizzazione del trasporto merci da parte dei vettori aerei che, tuttavia, non risente in alcun modo delle variazioni dei costi di *handling on airport*. Pertanto, variazioni, anche significative, di tali costi non avrebbero pressoché alcuna incidenza sui flussi di aviocamionato verso altri aeroporti. Sul punto, Cargolux ha rilevato che “*le scelte relative alla quantità di merci da trasportare da Malpensa oppure via Lussemburgo mediante aviocamionato è principalmente determinata dalle destinazioni richieste, dagli aerei e dai voli a disposizione negli hub di Cargolux e dal tipo di servizio richiesto dalla clientela (in termini di costo della spedizione ed altri parametri qualitativi, quali ad esempio la rapidità della spedizione. Un aumento anche significativo dei costi di handling on airport a Malpensa non porterebbe perciò a un aumento del volume delle merci aviocamionate verso il Lussemburgo, anche perché potrebbe essere compensato dai maggior costi che il servizio di aviocamionato comporta, a parità di condizioni)*”⁸.

29. Simili considerazioni sono state svolte in audizione da Lufthansa: “*Con riferimento alla rilevanza dei costi di handling nell'individuazione dell'aeroporto da cui far partire la merce, [Lufthansa] afferma che anche laddove i costi di handling aumentassero in maniera importante, ciò determinerebbe molto difficilmente un cambiamento nella scelta dell'aeroporto utilizzato come hub; le quantità di merce da spedire avvalendosi della modalità aviocamionato rimarrebbero pressoché invariate in quanto, come indicato, la ripartizione delle merci da spedire tra i diversi aeroporti che Lufthansa usa come hub segue logiche di efficienza complessiva del network (riempimento degli aerei)*”⁹. Secondo ITA: “*anche variazioni importanti dei costi [di handling], avrebbero un impatto limitato. ITA avrebbe in astratto la possibilità di modificare i flussi di aviocamionato per spedire la merce da altri aeroporti. Tuttavia, posto che i costi di handling non differiscono significativamente tra i vari aeroporti europei, nel decidere tale modifica si dovrebbe tener conto del costo dell'eventuale maggior tragitto compiuto dalla merce (in camion o in aereo), dei tempi di consegna richiesti dal cliente nonché delle diversità della qualità e delle modalità dell'handling nel nuovo aeroporto, tutti fattori che rendono particolarmente difficile assegnare, almeno al momento, il ruolo di hub a un aeroporto diverso da quello di Fiumicino*”¹⁰.

30. Dal set informativo acquisito è, inoltre, emerso che l'aviocamionato risponde piuttosto a logiche di efficientamento nel *network* aeroportuale delle compagnie aeree, in quanto consente il riempimento degli aerei misti a lungo raggio o *all-cargo* in partenza dai propri *hub*, e a richieste dei clienti di trasporto in tempi rapidi delle merci a destinazione^{11 12}. Occorre, infatti, ricordare che nelle strutture a *hub* o *multihub*, adottate dalle maggiori compagnie

⁷ [L'Autorità ha inviato un questionario a circa ottanta compagnie aeree, che rappresentano l'intera domanda della Parti per i servizi di *handling* a Fiumicino e Malpensa. Finora sono pervenute circa diciotto risposte, che rappresentano per BCube l'60% dei volumi gestiti a MXP e il 30% di quelli gestiti presso l'aeroporto di Fiumicino, mentre per Alha le percentuali sono rispettivamente del 22% e 63%.]

⁸ [Cfr. doc. 42.1.]

⁹ [Cfr. doc. 35.1.]

¹⁰ [Cfr. doc. 46.]

¹¹ [Le maggiori avioilinee europee hanno sottolineato che i voli feeder misti a breve raggio non sono in grado di assicurare tale riempimento con la medesima efficienza per le limitazioni delle quantità trasportabili.]

¹² [Sul punto, [uno dei principali clienti di Alha] ha osservato “Il Road Feeder Service rappresenta una componente strutturale del modello logistico di [omissis]. La domanda di trasporto merci in Italia risulta infatti fortemente concentrata nelle regioni del Nord, dove si localizza una parte significativa del tessuto industriale nazionale, nonché i principali poli logistici e distributivi delle merci. L'operatività cargo di [omissis] è invece strutturata attorno all'hub principale di Roma Fiumicino, dal quale vengono servite le principali destinazioni [omissis], con particolare riferimento ai collegamenti di lungo raggio. Tale configurazione rende pertanto necessario convogliare verso l'hub una quota significativa delle spedizioni provenienti dalle aree produttive del Nord Italia, al fine di garantire ai clienti l'accesso all'intero network della Compagnia. In tale contesto, il Road Feeder Service costituisce un elemento essenziale del modello logistico adottato da [omissis], in quanto consente di integrare il trasporto terrestre con quello aereo attraverso collegamenti programmati tra gli aeroporti periferici e l'hub di Roma Fiumicino. [...] Dal punto di vista economico, l'integrazione dei servizi RFS contribuisce all'ottimizzazione dei costi poiché consente di concentrare i flussi di merce presso gli hub caratterizzati da una maggiore efficienza operativa e da condizioni più favorevoli in termini di handling e delle infrastrutture disponibili. Sotto il profilo commerciale, infine, tale integrazione consente di estendere la copertura del network di [omissis] [...]” (cfr. doc. 16). Considerazioni simili sono state svolte da [omissis], la quale “integra i Road Feeder Services (RFS) come componente essenziale della propria rete cargo aerea,

aeree, una certa destinazione intercontinentale è generalmente servita da un solo *hub* e solo in un numero ristretto di casi da più *hub*, per cui le merci dirette verso una certa destinazione sono generalmente trasportate verso l'*hub* che le serve via camion.

31. I costi di *handling* non appaiono neanche essere un *driver* rilevante della strutturazione del *network* da parte delle compagnie aeree. Infatti, in merito ai principali fattori alla base della definizione dell'assetto nel *network*, le compagnie aeree hanno individuato, per quanto riguarda l'*air cargo*, principalmente il livello di efficienza economica a livello di *network*, la prossimità della domanda e l'ottimizzazione dei costi operativi.

Sul punto, [uno dei principali clienti delle Parti] ha rilevato "L'attuale configurazione del *network cargo* è pertanto il risultato dell'interazione di una pluralità di fattori tra loro complementari: la distribuzione geografica della domanda, la necessità di concentrare i flussi presso un *hub* in grado di generare economie di scala, l'integrazione del trasporto aereo con i servizi di Road Feeder Service e l'ottimizzazione dei costi operativi, con particolare riguardo ai servizi di *handling*. Tali elementi concorrono complessivamente a garantire un modello logistico efficiente, flessibile e coerente con le esigenze del mercato e con le caratteristiche operative del *network* di [omissis]"¹³. Simili considerazioni sono state svolte da [un altro importante cliente delle Parti], che ha affermato che il proprio *network* in Italia è determinato principalmente dalla domanda di passeggeri e merci, dalla connettività del *network* e dall'efficienza operativa. Le rotte e le frequenze dei voli passeggeri dipendono dalla domanda di mercato, mentre il trasporto merci sfrutta la capacità disponibile nelle stive dei voli di linea. Laddove il volume di merci non è sufficiente per attivare collegamenti diretti, [omissis] utilizza servizi di trasporto su strada (Road Feeder Services - RFS) per trasportare le merci nei propri *hub* aeroportuali, ampliando così la copertura della rete e migliorando l'efficienza operativa. I costi di *handling* aeroportuale sono considerati nella gestione operativa, ma non rappresentano il fattore principale nel decidere la configurazione del *network*¹⁴.

Cargolux ha sottolineato che alla struttura di un *network* sono sottesi "diritti di traffico da/per l'Italia che non possono essere facilmente trasferiti da un paese a un altro e che peraltro hanno valore proprio perché riguardano un mercato di importazione ed esportazione di grande interesse come l'Italia"¹⁵.

32. Tali evidenze sembrano confutare la tesi prospettata delle Parti, che postulerebbe, al contrario, un'elevata reattività dei flussi delle merci trasportate alle variazioni dei costi di *handling*. Infatti, sebbene teoricamente le compagnie aeree possano avere la possibilità di variare i flussi da/per un determinato aeroporto in risposta a una variazione dei costi dell'*handling* presso lo stesso aeroporto, difficilmente, però, avrebbero l'incentivo a farlo perché ciò comporterebbe significative perdite di efficienza a livello di *network*.

33. In conclusione, il complesso delle informazioni acquisite sembra suggerire che la scelta di ricorrere ai servizi di aviocamionato dipenda da fattori logistici e strutturali di organizzazione del *network* e non da considerazioni legate ai costi relativi dell'*handling* nei vari aeroporti. Infatti, le compagnie aeree non troverebbero conveniente fronteggiare un eventuale aumento delle tariffe di *handling* aeroportuali attraverso un maggiore dirottamento dei flussi di traffico verso altri *hub*. Di conseguenza, l'aviocamionato non può essere considerato un vincolo competitivo stringente all'esercizio di potere di mercato *post merger*.

collegando località non servite direttamente da voli cargo di linea e offrendo ai clienti una gamma più ampia di opzioni di origine e destinazione. Gli RFS consentono l'integrazione di località offline nella rete della compagnia, ampliando le opportunità commerciali e migliorando la copertura del mercato in Italia. Gli RFS supportano inoltre la struttura della rete cargo collegando diversi aeroporti ai principali gateway e hub di transito, dove le merci possono essere consolidate, trasferite e instradate in modo efficiente attraverso la rete internazionale. L'utilizzo di hub cargo specializzati consente processi di gestione efficienti e maggiore flessibilità operativa, in particolare presso aeroporti dotati di infrastrutture favorevoli e soggetti a minori vincoli legati alla congestione. Da un punto di vista operativo, gli RFS contribuiscono a ottimizzare l'utilizzo della capacità disponibile consentendo di instradare le spedizioni attraverso gateway alternativi quando la capacità dei voli diretti in Italia è limitata. Ciò garantisce una maggiore resilienza durante i periodi di picco della domanda e aiuta a evitare ritardi nelle spedizioni o il rifiuto delle stesse per mancanza di capacità. Gli RFS facilitano il trasporto di un'ampia gamma di merci e supportano spedizioni trasportate sia nelle stive degli aeromobili passeggeri sia a bordo di aeromobili cargo dedicati, in funzione delle caratteristiche della spedizione, delle esigenze del cliente e della capacità disponibile. Supportano inoltre il traffico che richiede il trasporto sul ponte principale (main deck) quando tale capacità è necessaria. Inoltre, gli RFS contribuiscono all'efficienza complessiva della rete supportando i flussi di merce da e verso località con volumi di traffico inferiori, migliorando l'utilizzo delle attrezzature, mantenendo la connettività della rete e favorendo una gestione efficace dello stock di ULD (Unit Load Devices)" (cfr. doc. 26.13) e da [omissis], che utilizza i "Road Feeder Services (RFS) as a complementary solution to its scheduled air cargo network. For many Italian origins and destinations, the available cargo demand is not sufficient to support direct scheduled air services. RFS therefore enables cargo to be consolidated and transported to Air China's international gateway airports, where it connects with scheduled passenger and freighter services. In addition, RFS expands the geographical coverage of the network, improves operational flexibility and allows Air China to provide services to customers located outside the airports directly served by its scheduled flights. The choice of using RFS depends primarily on network configuration, cargo demand, flight availability and operational efficiency" (cfr. doc. 26.15).]

¹³ [Cfr. doc. 16.]

¹⁴ [Cfr. doc. 26.15. [omissis] ha affermato che il proprio "network in Italy is determined primarily by passenger demand, cargo demand, network connectivity and operational efficiency. Passenger flight frequencies and destinations are mainly driven by passenger market demand, while belly cargo utilizes the available capacity on scheduled passenger flights. Dedicated freighter services are planned according to cargo demand and market needs. Where cargo demand is insufficient to support direct scheduled services, Road Feeder Services (RFS) are used to connect cargo to [omissis] gateway airports, extending network coverage and improving operational efficiency. Airside and landside handling costs are taken into consideration as part of operational management, but they are not the primary factors determining [omissis] network configuration"]

¹⁵ [Cfr. doc. 42.1.]

IV.2.1.4 Conclusioni preliminari in merito all'estensione geografica del mercato

34. Gli elementi agli atti non appaiono sufficienti per mettere in discussione la prassi della Commissione circa l'estensione geografica del mercato in analisi. Pertanto, appare opportuno analizzare l'Operazione sulla base di una definizione dell'estensione geografica del mercato dei servizi di movimentazione delle merci a terra circoscritta al singolo aeroporto.

IV.2.2 I servizi di rampa

35. La prestazione dei servizi di rampa (trasferimento delle unità di carico dal magazzino all'aeromobile, operazioni di carico e scarico) richiede autorizzazioni separate per le merci e per i passeggeri. Pertanto, gli operatori che dispongono di entrambe le autorizzazioni possono offrire i servizi di rampa per le merci sia per il *belly cargo*, sia per gli aerei merci, a differenza degli operatori che dispongono delle sole autorizzazioni merci¹⁶.

36. In considerazione degli elementi emersi in merito alla dimensione geografica del mercato dei servizi di movimentazione a terra delle merci, ai fini della valutazione della presente Operazione, appare opportuno considerare una dimensione geografica per i servizi di rampa circoscritta al livello del singolo aeroporto in cui vi sono sovrapposizioni tra le attività delle Parti, ossia l'aeroporto di Malpensa.

IV.3 Gli effetti dell'Operazione

IV.3.1 I servizi di movimentazione a terra delle merci

37. Considerando un'estensione geografica del mercato rilevante circoscritta al singolo aeroporto, le attività delle Parti si sovrappongono negli aeroporti di Malpensa e di Fiumicino. Le Parti stimano che le loro quote di mercato in termini di volumi trattati supererebbero in entrambi gli aeroporti il 60%, includendo anche i volumi realizzati da BCube con Amazon a Malpensa¹⁷. In considerazione del fatto che tuttavia Amazon *[omissis]* e che tale capacità è vincolata a servire esclusivamente Amazon, nella tabella n. 1 seguente si è ritenuto più corretto valutare la posizione delle parti al netto di tale contratto. Escludendo tali volumi, a esito dell'Operazione le Parti gestirebbero circa il 60% delle merci a Malpensa e oltre il 60% a Fiumicino.

Tabella n. 1: quote di mercato in volume nei servizi di movimentazione delle merci a terra (anno 2024)

Scalo Aeroportuale	Volumi totali per sedime (ton)	Gruppo BCube		Gruppo Alha		Quota post-merger
		Volumi (t)	Quota di mercato	Volumi (t)	Quota di mercato	
Milano Malpensa	731.641	[omissis]	[20-25]%	[omissis]	[35-40]%	[55-60]%
Roma Fiumicino	271.580	[omissis]	[40-50]%	[omissis]	[15-20]%	[60-65]%

Fonte: Formulario di notifica (dati Assaeroporti e delle Parti) e dati delle Parti (doc. 45)

38. In termini di capacità dei magazzini, dalle stime delle Parti emerge che:

- a Fiumicino, deterrebbero congiuntamente una quota dell'[80-85]% dei magazzini disponibili per le operazioni conto terzi;

- a Malpensa, parte della capacità di BCube è vincolata a servire esclusivamente Amazon, che, per gli stessi motivi di cui sopra, è stata esclusa dalla capacità attribuita alle Parti; esse perciò deterrebbero una quota del [60-65]% circa del totale (includendo in esso la capacità del magazzino dedicato ad Amazon).

39. Sul punto WFS ha osservato che a Malpensa le Parti disporrebbero degli spazi più pregiati, dai quali è possibile caricare direttamente l'aeromobile, nonché di spazi contenenti servizi non duplicabili, di cui i concorrenti devono necessariamente servirsi per certi tipi di merce¹⁸.

40. HFS, l'unico concorrente delle Parti sullo scalo di Fiumicino, ha rilevato di aver "lavorato un totale di circa *[omissis]* tonnellate di merci aeree (totale import ed export) contro un totale generale generato sullo scalo di Fiumicino di 268.000,00 tonnellate, con quindi una quota di mercato pari a circa il [5-10]% dei volumi totali delle

¹⁶ [La regolamentazione vigente a Malpensa prevede una limitazione del numero di prestatori dei servizi di assistenza a terra a Malpensa. In particolare, sono previsti: (i) tre prestatori per le categorie 3 (assistenza bagagli) e 5 (assistenza operazioni in pista - con esclusione della sottocategoria 5.7 (trasporto, caricamento, scaricamento cibi e bevande)): Aviapartner S.p.A., Airport Handling S.p.A., AGS S.r.l.; (ii) due prestatori per la categoria 5 (assistenza operazioni in pista) riferita esclusivamente ai servizi di assistenza per i voli merci e posta: Malpensa Logistica Europa S.p.A (gruppo BCube) e Alha S.p.A.; (iii) due utenti in autoproduzione per le categorie 3 e 5, con esclusione della sottocategoria 5.7: DHL S.r.l. e Fedex S.r.l. Cfr. Disposizione n. 48 del 4/7/2023 del Direttore Generale dell'ENAC, integrata dal provvedimento n. 93158 del 18/7/2023 del Direttore centrale Programmazione economica e sviluppo infrastrutture dell'ENAC.]

¹⁷ [Le Parti escludono i volumi gestiti in autoproduzione da ITA Airways a Fiumicino, la cui concreta operatività è stata affidata da ITA Airways ad Alha sulla base di un contratto che scadrà alla fine del 2026, Tale esclusione appare coerente con i criteri prudenziali seguiti riguardo Amazon.]

¹⁸ [Cfr. doc. 11.]

merci aeree presenti sullo scalo, a fronte della quota del [90-95]% risultante dall'aggregazione tra BCube SpA e la controllata di Alha Holding SpA presente sul sedime aeroportuale"¹⁹.

41. Oltre alle quote di mercato estremamente rilevanti detenute complessivamente dalle Parti dell'Operazione in termini di volumi serviti, dall'attività pre-istruttoria è emerso anche che i loro principali concorrenti, quantomeno nell'aeroporto di Fiumicino, stanno utilizzando pressoché tutta la capacità disponibile²⁰.

42. Ciò appare particolarmente evidente da quanto rilevato da HFS, che ha affermato di "non [essere] è in grado di poter garantire assistenza a ulteriori vettori in quanto gli spazi a sua disposizione sono già saturi [...]". A testimonianza di questa situazione critica valgono le numerose comunicazioni già inviate ad Aeroporti di Roma SpA e a ENAC sin dal mese di gennaio 2024 con cui HFS chiedeva alle stesse un ampliamento delle aree assegnate onde poter prestare assistenza ad Amazon Air (con cui aveva sottoscritto un nuovo contratto). Richiesta che, sebbene il gestore abbia garantito un suo fermo impegno in tal senso, non è poi stata invece attesa costringendo la scrivente - dopo oltre un anno di gestione critica dei maggiori volumi nelle insufficienti aree assegnate - a richiedere la risoluzione consensuale del contratto con Amazon Air, avvenuta in via definitiva nel giugno 2025"²¹.

43. La circostanza appena descritta rende un aumento dei prezzi per effetto dell'Operazione particolarmente realistico, in quanto i concorrenti non potranno aumentare le quantità da essi lavorate per effetto dei citati vincoli di capacità.

44. Si rileva inoltre come tali mercati siano caratterizzati da elevate barriere all'entrata, riguardanti in particolare la disponibilità degli spazi idonei per l'attività di *landside*, che risulta assente a Fiumicino e carente a Malpensa e il contingentamento delle licenze per le attività di rampa a Malpensa, due delle quali sono in possesso delle Parti, mentre le altre sono state affidate a operatori che operano prevalentemente sugli aeromobili misti.

45. Rileva, infine, la circostanza che le Parti sono gli unici operatori sullo scalo di Malpensa in grado di prestare servizi di ispezione per alcune merci (controlli veterinari su animali vivi, controlli sanitari su alimenti freschi per il consumo umano, ecc.) o trattamenti particolari (salme, materiale radioattivo, mantenimento a temperatura controllata ecc.) da svolgere in locali specificamente adibiti a essi (per esempio, posti di controllo frontaliero in importazione, depositi ecc.)²². Attualmente, alcuni di tali servizi sono offerti solo da una delle Parti e, quindi, sia l'altra Parte, che gli *handler* concorrenti, possono acquistarli a un corrispettivo che viene fissato in maniera competitiva perché sia Alha che BCube hanno l'una bisogno dei servizi dell'altra. A seguito dell'Operazione, invece, tali servizi saranno offerti in regime di monopolio dalla nuova entità, la quale potrà adottare più ampie strategie di *foreclosure* nei confronti degli *handler* concorrenti, con effetti restrittivi della concorrenza sul mercato dei servizi di *landside handling*.

46. In conclusione, sulla base degli elementi raccolti, l'Operazione appare suscettibile di ostacolare la concorrenza effettiva nei mercati dell'*handling* aeroportuale sia a Malpensa che a Fiumicino.

IV.3.2 I servizi di rampa

47. Quanto al mercato dei servizi di rampa, le attività delle Parti si sovrappongono solo nello scalo di Malpensa, dove dispongono delle sole autorizzazioni merci e, quindi, possono offrire i propri servizi solo agli aerei merci.

48. In tale scalo, le Parti sono autorizzate a fornire servizi di rampa solo agli aeromobili *all cargo* ("*freighter*") e sono gli unici operatori a poter formulare offerte congiunte per i servizi di rampa e di magazzino ai vettori aerei con *freighter*. Nella misura in cui tali servizi esprimono un grado di complementarietà per le compagnie aeree, la *merged entity* sarà l'unico operatore a poter effettuare offerte congiunte rampa+magazzino. Ciò rende le compagnie aeree, soprattutto quelle che utilizzano anche *freighter*, particolarmente vulnerabili all'esercizio di potere di mercato per effetto dell'Operazione.

49. In tal senso, WFS ha osservato²³ che l'Operazione comporterà la concentrazione dei soli operatori in grado di offrire "oltre alla «*warehouse handling*» di categoria 4 [...] l'attività di carico e scarico aeromobili cargo nell'ambito della categoria 5, nonché ulteriori servizi ancillari a temperatura controllata e di sottobordo". Il nuovo soggetto sarà, dunque, l'unico in grado di offrire "un prodotto cargo integrato warehouse + ramp sui voli all cargo", lasciando i due concorrenti WFS e Beta-Trans in una posizione strutturalmente più debole: il servizio integrato consente, infatti, efficienze economiche e operative, soprattutto laddove l'aeroplano possa essere parcheggiato di fronte al magazzino del prestatore dei servizi di magazzino a terra per svolgere i servizi di rampa forniti dal medesimo soggetto. Situazione quest'ultima che si verificherebbe per le Parti, ma non per i concorrenti, che devono percorrere tragitti più lunghi per portare le merci ai propri magazzini e viceversa.

50. Sulla base dei dati forniti dalle Parti e di quelli desumibili dalle Relazioni Finanziarie Annuali 2024 e 2025 di SEA S.p.A., è possibile stimare la quota delle Parti²⁴ come riportato nella seguente tabella n. 2.

¹⁹ [Cfr. doc. 17.]

²⁰ [Cfr. *ibidem*.]

²¹ [Cfr. *ibidem*.]

²² [Cfr. doc. 11.]

²³ [Cfr. doc. 11.]

²⁴ [Sono stati esclusi i voli e le merci relative ad Amazon Air.]

Tabella n. 2: Quote di mercato delle Parti nei servizi di rampa nell'aeroporto di Malpensa

	Voli gestiti		Merci gestite (tonn)	
	2024	2025	2024	2025
Totale (Freighter + Belly cargo + Express)				
BCube	[0-1]%	[0-1]%	[10-15]%	[10-15]%
Alha	[0-1]%	[0-1]%	[15-20]%	[15-20]%
Post-merger	[1-5]%	[1-5]%	[30-35]%	[30-35]%
Freighter + Express				
BCube	[5-10]%	[5-10]%	[20-25]%	[20-25]%
Alha	[5-10]%	[5-10]%	[20-25]%	[20-25]%
Post-merger	[10-15]%	[10-15]%	[40-45]%	[40-45]%
Freighter				
BCube	n.d.	n.d.	[30-35]%	[30-35]%
Alha	n.d.	n.d.	[35-40]%	[40-45]%
Post-merger	n.d.	n.d.	[70-75]%	[75-80]%

Fonte: SEA per i totali, le Parti per i dati individuali (doc. 45)

51. I dati di SEA S.p.A. non permettono di scorporare pienamente i voli gestiti in autoproduzione da Fedex e DHL, che formano una parte sostanziale della categoria Express e per tale motivo sono state riportate le stime relative sia ai soli voli *freighter* (operati da compagnie che richiedono i servizi di rampa alle Parti e ai loro concorrenti) sia al totale dei voli su aerei dedicati alle merci (*freighter + express*) che includono tuttavia anche i voli gestiti in autoproduzione da DHL e Fedex e quindi sottostimano la quota delle Parti.

52. Appare evidente che la quota di mercato in termini di voli, in particolare se calcolata sul totale dei voli gestiti da Malpensa, tende a sottostimare sensibilmente la posizione di mercato delle Parti rispetto a quella calcolata sulle merci gestite, data la sproporzione tra la quantità di merci trasportate dagli aerei misti rispetto a quella dei *freighter*, che rappresentano il segmento che BCube e Alha sono autorizzate a servire.

La quota *post merger* detenuta dalle Parti in termini di merci gestite appare molto elevata nel segmento *freighter* e, comunque, considerevole anche considerando l'intero segmento *express*. Tale posizione appare comunque rafforzata dalla capacità delle Parti di offrire sia i servizi di magazzino che quelli di rampa.

53. Una valutazione più compiuta della posizione delle Parti in questo mercato potrà essere meglio effettuata nel corso dell'istruttoria, mediante l'acquisizione dei dati relativi ai concorrenti delle Parti e delle informazioni sui diversi segmenti di attività.

54. In conclusione, sulla base degli elementi raccolti, l'Operazione appare suscettibile di ostacolare la concorrenza effettiva nell'offerta di servizi di rampa e/o di servizi congiunti rampa+magazzino nell'aeroporto di Malpensa, in particolar modo nei confronti di vettori che utilizzano *freighter*.

IV.4 Conclusioni

55. Le considerazioni e le analisi svolte portano a ritenere che, nel mercato dei servizi di movimentazione delle merci a terra negli aeroporti di Fiumicino e Malpensa, l'Operazione è suscettibile di ostacolare in modo significativo la concorrenza effettiva, in particolare a causa della costituzione o del rafforzamento di una posizione dominante.

56. L'Operazione potrebbe, inoltre, ostacolare in modo significativo la concorrenza effettiva nel mercato dei servizi di rampa presso l'aeroporto di Malpensa, soprattutto nei confronti dei vettori che utilizzano aeromobili *freighter*.

RITENUTO, pertanto, che l'operazione in esame appare suscettibile di ostacolare, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 287/1990, in modo significativo la concorrenza effettiva, anche a causa della costituzione di una posizione dominante, nel mercato dei servizi di movimentazione a terra delle merci destinate al trasporto per via aerea e nel mercato dei servizi di rampa per le merci destinate al trasporto per via aerea;

DELIBERA

a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/1990, nei confronti delle società BCube S.p.A. e Alha Holding S.p.A.;

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. 287/1990, precisando che la richiesta di audizione dovrà

pervenire alla Direzione Trasporti, Energia e Ambiente del Dipartimento per la Concorrenza 2 di questa Autorità, almeno tre giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;

c) che il responsabile del procedimento è il dottor Giovanni Notaro;

d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione Trasporti, Energia e Ambiente del Dipartimento per la Concorrenza 2 di questa Autorità dai rappresentanti legali delle Parti, nonché dai soggetti aventi un interesse giuridicamente rilevante o da persona da essi delegata;

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

Il presente provvedimento sarà pubblicato nel Bollettino dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

IL VICE SEGRETARIO GENERALE
Serena Stella

IL PRESIDENTE
Saverio Valentino