

C9812B - MONITORAGGIO POST-CONCENTRAZIONE - COMPAGNIA AEREA ITALIANA/ALITALIA LINEE AEREE ITALIANE -AIRONE

Provvedimento n. 23008

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 30 novembre 2011;

SENTITO il Relatore Professore Carla Bedogni Rabitti;

VISTO il decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, recante *“Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi”*, come convertito con modificazioni in legge dall'art. 1, comma 1, della legge 27 ottobre 2008, n. 166;

VISTO in particolare l'art. 1, comma 10, del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134;

CONSIDERATO che, ai sensi della summenzionata normativa, *“le operazioni di concentrazione [che] [...] rispondono a preminenti interessi generali [...] sono escluse dalla necessità dell'autorizzazione di cui alla legge 10 ottobre 1990, n. 287 [...]. Le parti sono, comunque, tenute a notificare preventivamente le suddette operazioni all'Autorità garante della concorrenza e del mercato unitamente alla proposta di misure comportamentali idonee a prevenire il rischio di imposizione di prezzi o altre condizioni contrattuali ingiustificatamente gravose per i consumatori in conseguenza dell'operazione. L'Autorità, con propria deliberazione adottata entro trenta giorni dalla comunicazione dell'operazione, prescrive le suddette misure con le modificazioni e integrazioni ritenute necessarie; definisce altresì il termine, comunque non inferiore a tre anni, entro il quale le posizioni di monopolio eventualmente determinatesi devono cessare. In caso di inottemperanza si applicano le sanzioni di cui all'articolo 19 della citata legge n. 287 del 1990”*;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO il provvedimento dell'Autorità del 3 dicembre 2008 n. 19248, pubblicato in Bollettino n. 46/2008, con il quale l'Autorità - conformemente ai poteri conferiteli dalla norma di legge sopra richiamata - prendeva atto dell'avvenuta operazione di concentrazione e rendeva obbligatorie alcune misure comportamentali idonee a prevenire il rischio di imposizione di prezzi o altre condizioni contrattuali ingiustificatamente gravose per i consumatori;

VISTO, in particolare, il dispositivo del provvedimento sopra menzionato nella parte in cui dispone: *“[l'Autorità delibera] di fissare al 3 dicembre 2011 la data prima della quale sarà stabilito il successivo termine, di cui all'articolo 1, comma 10, del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, come modificato dalla citata legge di conversione, entro il quale le posizioni di monopolio eventualmente determinatesi a seguito dell'operazione devono cessare, previo avvio di idoneo procedimento istruttorio”*;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Alitalia - Compagnia Aerea Italiana S.p.A. (in appresso, Alitalia-CAI) è la società capogruppo dell'omonimo gruppo - nata nel 2008 a seguito dell'operazione di acquisizione di parte delle società del Gruppo Alitalia e dell'intero Gruppo Air One - che svolge attività di trasporto aereo di persone e merci, nazionale e internazionale. Essa è il principale vettore aereo nazionale e detiene partecipazioni in altre società esercenti attività di trasporto aereo nonché in società operanti in settori collegati al trasporto aereo.

2. Alitalia-CAI aderisce all'alleanza *SkyTeam*, creata nel 2000, insieme ai vettori Aeroflot, Aeromexico, Air Europa, Air France, China Airlines, China Eastern, China Southern, Czech Airlines, Delta Air Lines, Kenya Airways, KLM, Korean Air, TAROM e Vietnam Airlines, con alcuni dei quali sono stati stipulati accordi di *code sharing*.

Alitalia-CAI collega 79 destinazioni tra Italia e resto del mondo, con 2272 frequenze settimanali su 143 rotte. Nello specifico, Alitalia-CAI assicura una capillare copertura del territorio nazionale con 25

destinazioni servite e 1465 frequenze settimanali, nonché un'importante copertura dei paesi esteri con 54 destinazioni internazionali e intercontinentali e 807 frequenze settimanali.

Alitalia-CAI si avvale, principalmente, di 7 basi operative: Roma, Milano Linate, Milano Malpensa, Torino, Venezia, Napoli e Catania.

3. Il capitale azionario di Alitalia-CAI è frazionato tra oltre 20 società; il socio che detiene la quota più rilevante è Air France con il 25%, seguito dalla società FIRE S.p.A. con il 10% e da Intesa San Paolo S.p.A. e Atlantia S.p.A. entrambe con quote pari a circa il 9%, IMMSI S.p.A. con circa il 7% ed, infine, Toto S.p.A. con circa il 5%. Il resto dei soci detiene quote inferiori, anche largamente, al 5% del capitale sociale. Alitalia-CAI non è controllata stabilmente da alcuno dei predetti soggetti, in quanto, in ragione delle disposizioni statutarie, nessun azionista esercita, singolarmente o congiuntamente, una influenza determinante sull'azienda.

4. Nell'esercizio 2010, Alitalia-CAI ha conseguito una perdita di circa 73 milioni di euro.

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE DI CONCENTRAZIONE DEL 2008

5. Come noto, l'operazione avvenuta nel dicembre 2008 è consistita nell'acquisizione da parte della società CAI, all'uopo costituita, di taluni beni e rapporti giuridici del Gruppo Alitalia, allora in amministrazione straordinaria, e del controllo esclusivo delle società del Gruppo Air One.

6. In particolare, le parti di impresa del Gruppo Alitalia oggetto di acquisizione si componevano essenzialmente di i) aeromobili ed altri beni materiali quali, ad esempio, impianti, arredi, attrezzature, macchinari; ii) beni immateriali quali, ad esempio, *know how*, marchi, licenze di *software*; iii) bande orarie ("slot") e diritti di traffico; iv) rapporti contrattuali fra cui contratti inerenti agli aeromobili e ad altri beni immateriali; v) crediti e debiti.

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

7. L'operazione in oggetto, in quanto ha comportato l'acquisizione del controllo esclusivo di imprese e parti d'impresa, ha costituito una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera b), della legge n. 287/90, rientrando nell'ambito di applicazione della legge n. 287/90, non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento (CE) n. 139/04.

IV. VALUTAZIONI

a) Premessa

8. In considerazione della peculiarità dell'operazione in oggetto - notificata nel novembre 2008 ai sensi dell'art. 1, comma 10, decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, come convertito in legge 27 ottobre 2008, n. 166 - il presente procedimento, previo accertamento della posizione dominante acquisita da Alitalia-CAI su alcuni mercati rilevanti a seguito dell'operazione di concentrazione del 2008, è volto a valutare l'eventuale persistenza, alla data attuale, di tali posizioni dominanti.

b) I mercati rilevanti

1) Il mercato del trasporto aereo passeggeri di linea

9. L'operazione in esame ha interessato il settore del trasporto aereo passeggeri effettuato su voli di linea, in ambito nazionale ed internazionale.

Sulla base di consolidati precedenti nazionali e comunitari, in applicazione del cosiddetto *city-pair method* (o metodo delle coppie di origine-destinazione - "O&D"), i collegamenti tra coppie di città o di aeroporti e, più precisamente, tra i rispettivi bacini di utenza ("*catchment area*"), costituiscono altrettanti mercati rilevanti. Ciò in quanto rappresentano l'origine e la destinazione dello spostamento, e, in quanto tali, non sono sostituibili da un punto di vista della domanda.

Ognuno di tali mercati 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.

10. 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.

11. 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.

12. Analogamente viene normalmente considerata per ciascuno dei mercati individuati la sostituibilità del trasporto aereo con altri mezzi di trasporto (ad es. trasporto ferroviario), in considerazione della distanza che separa i punti di origine e destinazione di ciascun collegamento interessato, dei tempi di percorrenza, delle frequenze e delle caratteristiche delle modalità di trasporto disponibili per i collegamenti (costi, comfort ecc).

2) Le barriere all'ingresso sulle rotte da e per l'aeroporto di Linate

13. In ragione della circostanza per cui molte delle rotte su cui si verificava una sovrapposizione tra le quote dei vettori Alitalia ed Air One interessavano lo scalo di Milano Linate, si evidenzia che tale aeroporto era caratterizzato da una situazione di congestione a causa dell'eccesso di domanda in diverse fasce orarie giornaliere. Ciò ha comportato il conseguente contingentamento degli *slot*, assegnati ai vettori da Assoclearance, ente a ciò preposto, sulla base delle richieste degli operatori, nonché dei vincoli imposti dal Regolamento (CE) n. 793/2004, tenendo conto in ogni caso dei diritti di *grandfather* esistenti.

14. Oltre alla necessità di un coordinamento di *clearance* aeroportuale a motivo della congestione del traffico, situazione che accomuna, sebbene in misura minore, diversi aeroporti italiani, Linate si contraddistingue per essere oggetto di una specifica normativa nazionale - il D.M. 5 gennaio 2001¹ - che regola il numero massimo di frequenze che un vettore è abilitato a servire su specifiche rotte operabili dallo scalo. Tale regolamentazione, volta all'organizzazione dei voli da e per Linate, era funzionale alla ripartizione del traffico tra gli scali milanesi di Linate e Malpensa e teneva conto dei vincoli di capacità di Linate in ragione del suddetto livello di saturazione.

15. In particolare, ai sensi di quanto stabilito dall'articolo 1 del citato decreto ministeriale, il limite di frequenze viene identificato nell'uso di *i*) due bande orarie (una di andata e una di ritorno) per vettore, per scali con traffico compreso tra 350.000 unità e 700.000 unità; *ii*) di quattro bande orarie per vettore, per scali con traffico compreso tra 700.000 unità e 1.400.000 unità; *iii*) di sei bande orarie per vettore, per scali con traffico compreso tra 1.400.000 unità e 2.800.000 unità. Non è invece previsto alcun limite per i collegamenti con sistemi aeroportuali o singoli scali con traffico superiore a 2.800.000 unità².

16. Tale normativa mirava a contemperare l'esigenza di gestire razionalmente la scarsità di bande orarie disponibili con quella di garantire - stabilendo la massima frequenza per vettore per rotta - l'opportunità di volare da un *city-airport* così importante come quello di Linate al maggior numero possibile di operatori.

17. In base alla regolamentazione vigente già precedentemente al 2008, 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 restrittiva a fronte di una capacità tecnica dello scalo stimata dalla Commissione europea in 32 movimenti orari³.

¹ Il Decreto Ministeriale 5 gennaio 2001 ha modificato il precedente Decreto Ministeriale 3 marzo 2000, concernente la "ripartizione del traffico aereo sul sistema aeroportuale di Milano"; i due decreti sono comunemente identificati come "Decreti Bersani".

² In Italia l'unica rotta che tradizionalmente raggiunge questo numero di passeggeri è la Linate-Fiumicino.

³ Cfr., da ultimo, AS522 - DETERMINAZIONE DELLA CAPACITÀ OPERATIVA MASSIMA DELL'AEROPORTO DI MILANO LINATE, in Boll. n. 18/09.

3) La sostituibilità fra gli scali aeroportuali milanesi

18. I tre aeroporti localizzati intorno alla città di Milano - segnatamente Linate, Malpensa e Orio al Serio - presentano specifiche caratteristiche distintive che li differenziano sostanzialmente sia per quanto riguarda le condizioni di offerta che la fruibilità dal punto di vista della domanda.

19. In particolare, Milano Linate è un *city-airport* situato a circa 7 chilometri dalla città, dedicato esclusivamente al traffico terminale (*point-to-point*), ovvero che ha in Milano l'origine e la destinazione dello spostamento, in ottemperanza a una specifica regolazione (i già richiamati Decreti Bersani). Le condizioni di accessibilità rispetto agli altri aeroporti (identificabili essenzialmente nel minor tempo e nei minori costi di percorrenza) in relazione al tipo di traffico sviluppato dall'aeroporto costituiscono un fattore determinante nelle preferenze dei consumatori per l'aeroporto di Linate, qualora la città di Milano e il suo immediato *hinterland* rappresentino la destinazione finale del viaggio, a maggior ragione per la clientela *business*.

20. Milano Malpensa, situato a circa 50 chilometri dalla città di Milano, è un aeroporto *hub* espressamente dedicato al *feederaggio* del traffico in prosecuzione da/per voli internazionali. Da un punto di vista regolamentare, Malpensa è interessato infatti dai citati decreti sulla ripartizione del traffico aereo sul sistema aeroportuale di Milano che identificano l'aeroporto di Linate quale infrastruttura per collegamenti *point-to-point* proprio ai fini di assicurare il pieno dispiegamento delle potenzialità di sviluppo dell'*hub* di Milano Malpensa. All'influenza della regolazione si aggiungono la notevole distanza rispetto alla città di Milano e i conseguenti elevati tempi e costi connessi al raggiungimento dello scalo.

Tutti questi elementi rendono l'offerta dei collegamenti da Malpensa non sostituibile con quella dei voli da Linate, soprattutto per i passeggeri *time sensitive* sulle rotte nazionali e comunitarie.

21. A conferma della limitata sostituibilità tra gli scali di Milano Linate e Milano Malpensa sta, da ultimo, la stessa normativa di cui ai sopra richiamati Decreti Bersani, con cui sono stati dirottati *ex lege* alcuni collegamenti nazionali ed internazionali sullo scalo di Milano Malpensa, vista la resistenza dei vettori ad "abbandonare" il più centrale aeroporto di Linate.

22. Con riferimento all'aeroporto di Orio al Serio si osserva che esso è situato a circa 45 km dalla città di Milano e a 5 km da Bergamo e non è collegato con il capoluogo milanese con un servizio di trasporto terrestre rapido, risultando per tali ragioni assolutamente non adatto alle esigenze di una clientela *business*, eventualmente meno sensibile al prezzo. Rileva notare, al riguardo, che i collegamenti sulle rotte nazionali da/per lo scalo di Orio al Serio sono effettuati esclusivamente da vettori *low cost*.

23. Alla luce delle considerazioni testé svolte, si afferma che, con riferimento alle rotte oggetto di analisi nella presente operazione, gli aeroporti di Milano Linate, Milano Malpensa e Orio al Serio, sia dal punto di vista della domanda che dell'offerta, nel 2008 non potevano, e tuttora non possono, essere considerati sostituibili; essi identificano, pertanto, distinti mercati rilevanti⁴.

c) Le rotte interessate dall'operazione di concentrazione del 2008

24. Sulla base delle informazioni fornite dalla parte notificante nel 2008, a seguito dell'operazione di concentrazione in oggetto, si registrava una sovrapposizione fra le attività delle imprese del Gruppo Alitalia e quelle del Gruppo Air One su una serie di rotte nazionali e internazionali.

25. In particolare, le rotte nazionali interessate dalla sovrapposizione erano le seguenti: Fiumicino-Lamezia Terme; Fiumicino-Brindisi; Fiumicino-Venezia; Fiumicino-Genova; Fiumicino-Pisa; Fiumicino-Trieste; Fiumicino-Bari; Fiumicino-Linate; Fiumicino-Torino; Fiumicino-Palermo; Fiumicino-Catania; Fiumicino-Malpensa; Linate-Bari; Linate-Lamezia Terme; Linate-Brindisi; Linate-Palermo; Linate-Napoli; Linate-Catania; Napoli-Torino; Napoli-Venezia; Malpensa-Palermo; Malpensa-Napoli.

⁴ Secondo il consolidato orientamento dell'Autorità e della Commissione, per quanto concerne le rotte comunitarie, a differenza delle rotte domestiche, deve riconoscersi l'esistenza di una sostituibilità tra gli aeroporti di Linate e Malpensa tale da condurre all'individuazione di un unico mercato rilevante che tiene conto delle *catchment area* dei due scali. Al riguardo, rilevano, in particolare, le diverse caratteristiche degli spostamenti internazionali, che raramente si esauriscono nell'arco della giornata, rendendo meno influenti le peggiori condizioni di accessibilità allo scalo di Malpensa. In questo contesto, inoltre, appare importante sottolineare come, a differenza di quanto accade sulle rotte nazionali, l'offerta di voli da Malpensa su destinazioni comunitarie appaia, nel complesso, più ampia, in termini di numero di destinazioni e di frequenze, rispetto a quella di Linate (cfr., per tutti, provvedimento n. 15666 relativo al caso C7667 - ALITALIA/VOLARE, in Boll. n. 26/06).

26. Le rotte internazionali su cui si registrava una sovrapposizione erano le seguenti: Fiumicino-Berlino; Fiumicino-Bruxelles; Fiumicino-Vienna; Malpensa-Atene; Malpensa-Berlino; Malpensa-Bruxelles; Malpensa-Salonicco.

27. Sulle rotte menzionate, le frequenze cumulativamente detenute dal Gruppo Alitalia e dal Gruppo Air One, nella stagione IATA precedente all'operazione di concentrazione, variavano, con poche eccezioni, tra il 60% e il 100%.

28. Pertanto Alitalia-CAI era divenuto, come di seguito dettagliatamente illustrato, l'unico vettore ad offrire servizi di trasporto aereo passeggeri di linea su numerose rotte, tra cui alcune fra le più importanti in termini di trasportato, mentre su altre rotte era risultata fortemente ridotta la presenza di operatori concorrenti, con poche eccezioni.

d) La posizione di dominanza di Alitalia-CAI sulle rotte interessate dall'operazione di concentrazione del 2008

1) Le rotte internazionali

29. Sulle rotte internazionali interessate dall'operazione, in partenza da Milano Malpensa e da Roma Fiumicino, con destinazioni Berlino, Bruxelles, Vienna, Atene e Salonicco, in considerazione della concorrenza esercitata da altri vettori che raggiungono le stesse destinazioni effettuando il "feederaggio" fra l'Italia e il rispettivo aeroporto *hub*, della quota sostanzialmente limitata detenuta dalle parti a seguito dell'operazione, nonché dell'assenza di barriere amministrative all'accesso sugli scali di partenza o destinazione delle rotte, l'operazione in oggetto non appare idonea ad aver alterato, alla data di perfezionamento, gli assetti concorrenziali pre-esistenti.

2) Le rotte nazionali

30. Conformemente all'orientamento della Commissione europea e dell'Autorità in materia di trasporto aereo che individua - come soglia di attenzione per l'applicazione di rimedi strutturali volti alla rimozione di eventuali posizioni dominanti determinatesi a seguito di una operazione di concentrazione - il controllo di almeno il 60% delle frequenze volate su una data rotta⁵, di seguito l'analisi verrà focalizzata sulle rotte sui cui il vettore Alitalia-CAI, a seguito dell'operazione di concentrazione, erano venute a detenere nel 2008 una quota congiunta, in termini di frequenze giornaliere operate, almeno pari a tale soglia.

31. Sulla base di tale premessa, si deve ritenere che sulle rotte Milano Linate - Catania, Roma Fiumicino - Milano Malpensa, Milano Malpensa - Palermo e Milano Malpensa - Napoli, sulle quali nel 2008 non veniva raggiunta la soglia del 60% di *slot* detenuti sul totale di quelli operati (cfr. Tabella 1), la concentrazione tra Alitalia e Air One non appariva tale da costituire o rafforzare una posizione dominante.

32. Al contrario, l'operazione sembra suscettibile di aver determinato la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante in capo ad Alitalia-CAI con riferimento alla quasi totalità delle rotte da/per Milano Linate e da/per Roma Fiumicino, nonché sui due collegamenti da Napoli per Torino e Venezia (cfr. Tabella 1).

⁵ Una simile analisi valorizza l'elemento delle frequenze come il vero indicatore del potere di mercato delle parti e il terreno su cui si esplicita il reale confronto concorrenziale. Ciò a maggior ragione nel caso in cui i collegamenti interessati riguardano un aeroporto congestionato e regolamentato, come Milano Linate. Cfr., per tutti, decisione della Commissione EU del 2004 relativa al caso n. COMP/38.284/D2 - *Air France/Alitalia*, in particolare §165 della decisione e §17 dell'allegato.

TABELLA 1 - Quote di mercato sulle rotte da/per Linate interessate da sovrapposizioni, in termini di frequenze operate e di passeggeri trasportati. Valori in percentuale

ROTTA	FREQUENZE*		PASSEGGERI**	
	CAI	ALTRI VETTORI	CAI	ALTRI VETTORI
sopra il 60% (frequenze)				
Roma Fiumicino - Brindisi	100	0	100	0
Roma Fiumicino - Genova	100	0	100	0
Roma Fiumicino - Lamezia T.	100	0	100	0
Roma Fiumicino - Pisa	100	0	100	0
Roma Fiumicino - Trieste	100	0	100	0
Roma Fiumicino - Venezia	100	0	100	0
Milano Linate - Bari	100	0	100	0
Milano Linate - Brindisi	100	0	100	0
Milano Linate - Lamezia T.	100	0	100	0
Napoli - Torino	100	0	100	0
Roma Fiumicino - Bari	93	7	98	2
Milano Linate - Roma Fiumicino	91	9	98	2
Milano Linate - Napoli	85	15	73	27
Roma Fiumicino - Torino	83	17	81	19
Roma Fiumicino - Palermo	83	17	71	29
Napoli - Venezia	75	25	100	0
Milano Linate - Palermo	72	28	61	39
Roma Fiumicino - Catania	65	35	48	52
sotto il 60% (frequenze)				
Milano Linate - Catania	56	44	41	59
Roma Fiumicino - Mil. Malpensa	48	52	79	21
Milano Malpensa - Palermo	42	58	32	68
Milano Malpensa - Napoli	33	67	32	68

* calcolo effettuato con riferimento alla stagione IATA "Winter 2008/2009"

** calcolo effettuato con riferimento alla stagione IATA "Summer 2008"

Fonte: elaborazioni degli Uffici su dati agli atti del fascicolo C9812.

33. Come evidenziato dalla Tabella 1, sui collegamenti da Roma Fiumicino per Bari, Brindisi, Catania, Genova, Lamezia Terme, Palermo, Pisa, Torino, Trieste, Venezia e Milano Linate, nonché da quest'ultimo aeroporto per Bari, Brindisi, Lamezia Terme, Napoli e Palermo e, da ultimo, sulle rotte Napoli - Torino e Napoli - Venezia, non risultava, nel 2008, essere presente alcun operatore terzo ovvero risultava operare un unico vettore con una quota di mercato, in termini di frequenze, inferiore al 40%.

34. Particolare criticità presentano le rotte da/per Milano Linate in ragione del quadro regolamentare sopra descritto che costituisce una rilevante barriera amministrativa non solo all'entrata su tale scalo per eventuali nuovi vettori, ma anche alla possibilità di rafforzamento per i vettori già presenti, a meno di crescita esterna.

35. Pertanto, la disciplina concorrenziale su Alitalia-CAI sulle rotte nazionali in partenza dall'aeroporto di Linate risultava esclusivamente esercitabile dagli operatori già presenti su tali tratte, ovvero da quelli titolari di slot da/per Linate al momento della concentrazione e disponibili a mutarne la destinazione per competere con Alitalia-CAI sulle tratte in parola.

In questo contesto, si evidenzia, che, a seguito dell'operazione in oggetto, il nuovo soggetto Alitalia-CAI è venuto a detenere la maggior parte degli *slot* disponibili sullo scalo di Milano Linate, con una quota di oltre il 70%.

36. Si sottolinea, in questa sede, la necessità di valutare l'esistenza o l'eventuale sopravvenienza di vincoli concorrenziali costituiti da altri operatori del trasporto aereo passeggeri ovvero da forme di concorrenza intermodale sulle rotte in cui il vettore Alitalia-CAI aveva acquisito o rafforzato, a seguito dell'operazione di concentrazione del 2008, una posizione dominante.

RITENUTO che, ai fini di adempiere al disposto normativo, si rende necessario verificare se a seguito dell'operazione in esame si sono venute a costituire o rafforzare posizioni dominanti in capo al vettore Alitalia-CAI su alcuni mercati del trasporto aereo di linea di passeggeri, segnatamente rappresentati dai collegamenti Roma Fiumicino - Bari, Roma Fiumicino - Brindisi, Roma Fiumicino - Catania, Roma Fiumicino - Genova, Roma Fiumicino - Lamezia Terme, Roma Fiumicino - Palermo, Roma Fiumicino - Pisa, Roma Fiumicino - Torino, Roma Fiumicino - Trieste, Roma Fiumicino - Venezia, Milano Linate - Bari, Milano Linate - Brindisi, Milano Linate - Lamezia Terme, Milano Linate - Napoli, Milano Linate - Palermo, Milano Linate - Roma Fiumicino, Napoli - Torino e Napoli - Venezia;

RITENUTO, pertanto, alla luce del citato disposto normativo, di dover accertare la persistenza, alla data attuale, della posizione dominante di Alitalia-CAI sulle rotte sopra elencate;

DELIBERA

a) l'avvio dell'istruttoria nei confronti della società Alitalia - Compagnia Aerea Italiana S.p.A. - ai sensi dell'art. 14 della legge n. 287/90, per le finalità di cui all'art. 1, comma 10, decreto-legge n. 134/2008, come modificato dalla legge di conversione n. 166/2008 - onde accertare la costituzione o il rafforzamento di posizioni dominanti, a seguito dell'operazione di concentrazione del 2008, nei mercati sopra citati, nonché la persistenza alla data attuale di tali eventuali posizioni;

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 del Dott. Mario Denni;

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 persona da essi delegata;

e) che il procedimento deve concludersi entro il 29 febbraio 2012;

f) che il termine entro il quale devono essere rimosse le situazioni di monopolio o di dominanza eventualmente accertate ad esito della presente istruttoria è fissato al 28 ottobre 2012, data di inizio della stagione IATA "Winter 2012/2013".

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

IL SEGRETARIO GENERALE
Luigi Fiorentino

IL PRESIDENTE
Giovanni Pitruzzella
