

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA dell'11 aprile 2012;

SENTITO il Relatore Professore Carla Rabitti Bedogni;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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'articolo 1, comma 1, della legge 27 ottobre 2008, n. 166;

VISTO in particolare l'articolo 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*”;

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*”;

VISTO il proprio provvedimento del 30 novembre 2011 con il quale l’Autorità ha deliberato l’avvio di un procedimento istruttorio nei confronti della società Alitalia - Compagnia Aerea Italiana S.p.A. - ai sensi dell’articolo 14 della legge n. 287/90, per le finalità di cui all’articolo 1, comma 10, decreto legge 28 agosto 2008, n. 134, come convertito, con modificazioni, dalla legge 27 ottobre 2008, n. 166, - onde accertare, su alcuni mercati del trasporto aereo di linea di passeggeri, la costituzione o il rafforzamento di posizioni dominanti, a seguito dell’operazione di concentrazione realizzata nel dicembre 2008, nonché la loro eventuale persistenza alla data attuale;

VISTO il proprio provvedimento del 22 febbraio 2012 con il quale è stato prorogato il termine di chiusura del procedimento al 30 aprile 2012;

VISTA la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie trasmessa alle Parti in data 8 marzo 2012;

VISTE le memorie conclusive delle Parti, pervenute in data 28 marzo 2012;

SENTITI in audizione finale, in data 3 aprile 2012, i rappresentanti delle società Alitalia - Compagnia Aerea Italiana S.p.A., SEA S.p.A. ed easyJet Airline Company Ltd.;

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

CONSIDERATO quanto segue:

I. PREMESSA

1. Con provvedimento del 30 novembre 2011, l'Autorità ha deliberato l'avvio di un procedimento istruttorio nei confronti della società Alitalia - Compagnia Aerea Italiana S.p.A. - ai sensi dell'articolo 14 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, per le finalità di cui all'articolo 1, comma 10, decreto legge 28 agosto 2008, n. 134, come convertito, con modificazioni, dalla legge 27 ottobre 2008, n. 166, - onde accertare su alcuni collegamenti di trasporto aereo di linea di passeggeri - segnatamente rappresentati dalle rotte 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 - la costituzione di posizioni di monopolio ovvero la costituzione o il rafforzamento di posizioni dominanti, a seguito dell'operazione di concentrazione realizzata nel dicembre 2008, nonché la loro eventuale persistenza alla data attuale.

2. Il procedimento è stato avviato a seguito della decisione del 3 dicembre 2008 n. 19248, pubblicata in Bollettino n. 46/2008, con la quale l'Autorità - conformemente ai poteri conferiteli dalla norma di legge di cui all'articolo 1, comma 10, del decreto legge n. 134/2008, sopra richiamato - 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.

II. LE PARTI

3. Alitalia - Compagnia Aerea Italiana S.p.A. (di seguito, 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.

4. 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.

5. 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.

6. Nel 2010, Alitalia-CAI ha conseguito una perdita d'esercizio di circa 73 milioni di euro e di circa 170 milioni di euro sul consolidato di gruppo.

III. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE DI CONCENTRAZIONE DEL 2008

7. 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.

8. 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.

IV. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

9. 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.

V. IL PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO

10. Con lettere del 23, 29, 30 dicembre 2011, 9 e 11 gennaio 2012, sono state ammesse a partecipare alla procedura, in qualità di intervenienti, ai sensi dell'articolo 7, comma 1, del DPR n. 217/98, le società NTV S.p.A., SEA S.p.A., Air Dolomiti S.p.A., easyJet AirLine Company Ltd., nonché le associazioni di consumatori Cittadinanzattiva e Movimento Consumatori.

11. Nel corso del procedimento istruttorio sono state acquisite numerose informazioni al fine di verificare gli assetti concorrenziali sulle rotte oggetto di istruttoria, sia al momento dell'operazione di concentrazione del 2008, sia alla data attuale.

In particolare, sono state richieste informazioni ad Assoclearance (in data 2 e 14 dicembre 2011) e ad Alitalia-CAI (in data 2 dicembre 2011) volte ad acquisire dati sulla posizione di mercato di quest'ultima sulle rotte oggetto di esame.

Informazioni, in data 2 dicembre 2011, sono state richieste a Trenitalia, al fine di accertare la sussistenza alla data attuale di concorrenza intermodale, tra treno ed aereo, sul collegamento Roma-Milano.

Inoltre, in data 3 gennaio 2012, è stata inviata una richiesta di informazioni ai principali operatori del settore (Meridiana Fly, Windjet, easyJet, Blue Panorama e Air Dolomiti) in merito alla effettiva sostituibilità per i vettori aerei degli scali di Milano Linate e Milano Malpensa.

In data 23 gennaio 2012 sono state chieste ad Alitalia-CAI ulteriori informazioni in merito al numero di passeggeri trasportati e al coefficiente di riempimento su alcune rotte tra quelle oggetto di approfondimento istruttorio.

In data 24 gennaio 2012, è stata inviata un'ulteriore richiesta di informazioni a Trenitalia in merito all'offerta di servizi di trasporto ferroviario sulla tratta Milano-Roma prima dell'avvio del servizio di "Alta Velocità".

Infine, in data 27 febbraio 2012, sono state richieste informazioni ad Alitalia-CAI e a Trenitalia volte ad accertare il grado di sostituibilità tra il servizio ferroviario ad alta velocità e quello aereo con specifico riferimento ai passeggeri che effettuano il viaggio di andata e ritorno tra Roma e Milano nella stessa giornata.

12. Si rappresenta che è stata sentita in audizione la società Alitalia-CAI in data 13 dicembre 2011.

13. Nel corso del procedimento è stato concesso accesso agli atti del fascicolo alla società Alitalia-CAI (in data 27 marzo e 2 aprile 2012), nonché agli intervenienti (in data 11 gennaio, 13, 19 e 30 marzo 2012).

VI. RISULTANZE ISTRUTTORIE

i) I mercati rilevanti

a) Il trasporto aereo passeggeri di linea

14. 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 nazionali¹ e comunitari², in applicazione

¹ Cfr., *ex multis*, decisioni Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato in merito ai casi: C7667 - Alitalia/Volare, 5 luglio 2006, provv. n. 15666, in Bollettino n. 26/06; C11167 - Meridiana-Azionisti Air Italy/Air Italy Holding-Meridiana Fly, 22 settembre 2011, provv. n. 22813, in Boll. n. 38/11.

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.

15. 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.

b) Passeggeri *time-sensitive* vs. passeggeri *price-sensitive*

16. La domanda di trasporto aereo viene solitamente distinta in due diverse tipologie di clientela: *time sensitive* e *non time sensitive* (o anche *price sensitive*)³.

17. I consumatori di tipo *time sensitive* sono quelli per i quali il bisogno sotteso al viaggio aereo deve essere soddisfatto con riferimento ad un preciso luogo e ad un determinato momento e il valore del tempo complessivo del viaggio impiegato per raggiungere la destinazione finale - comprensivo dei collegamenti da e per l’aeroporto e delle soste di attesa prima dell’imbarco - assume una particolare rilevanza rispetto al costo generalizzato del viaggio. Tali consumatori sono pertanto particolarmente interessati alla vicinanza dell’aeroporto rispetto alla destinazione dello spostamento e alla flessibilità del servizio (in termini di orari, frequenze disponibili sulla rotta, possibilità di compiere il ritorno dello spostamento in giornata, fruibilità del biglietto in termini di cambio dell’orario rispetto alla prenotazione), mentre mostrano

² Cfr., *ex multis*, decisioni della Commissione Europea in merito alle operazioni di concentrazione: COMP/M.3280 - *Air France/KLM*, 11 febbraio 2004; COMP/M.3770 - *Lufthansa/Swiss*, 4 luglio 2005; COMP/M.4439 - *Ryanair/AerLingus*, 27 giugno 2007; COMP/M.5335 - *Lufthansa/SN Airholding*, 22 giugno 2009; COMP/M.5364 - *Iberia/Vueling/Clickair*, 9 gennaio 2009; COMP/M.5440 - *Lufthansa/Austrian Airlines*, 28 agosto 2009; da ultimo, COMP/M.5747 - *Iberia/British Airways*, 14 luglio 2010; nonché, nel caso COMP/38.284/D2 - *Société Air France/Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A.*, 7 aprile 2004. La validità del metodo delle “coppie di origine-destinazione” per l’identificazione dei mercati rilevanti nel settore del trasporto aereo di passeggeri è stata recentemente confermata dalla Corte Generale nell’ambito del caso T-342/07 *Ryanair Holdings plc v European Commission* [2010] ECR, para. 53.

³ Cfr. precedenti nazionali e comunitari richiamati nelle note a piè di pagine nn. 1 e 2.

una minore elasticità rispetto al prezzo⁴.

18. Una *proxy* di tale categoria è di solito rappresentata dalla clientela cosiddetta d'affari (*business*), anche se tale profilo di clientela non si sovrappone perfettamente alla categoria *time sensitive*; non è escluso, infatti, che alcuni passeggeri che non viaggiano per motivi di affari possano essere ugualmente sensibili al tempo o, viceversa, che una parte della clientela *business* presti una crescente attenzione al fattore prezzo. In altri termini, la percentuale dei biglietti *business* può, in alcune circostanze, costituire una *proxy* poco attendibile dei passeggeri *time sensitive*.

19. I consumatori di tipo *price sensitive* evidenziano, invece, sensibilità diverse rispetto a prezzo e flessibilità del servizio. Per questa tipologia di clientela è la variabile prezzo ad essere determinante. Per contro, questa tipologia di passeggeri è tendenzialmente indifferente alle condizioni di flessibilità dell'offerta, può essere disposta ad acquistare il biglietto con largo anticipo, vincolandosi a data e orario specifici e può prendere in considerazione rotte che originano da aeroporti limitrofi meno vicini alla destinazione finale dello spostamento se ciò consente loro di ottenere un prezzo particolarmente conveniente. Tale profilo talvolta viene identificato con la cosiddetta clientela *leisure*.

c) Sostituibilità tra collegamenti diretti e collegamenti indiretti

20. 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.

d) La concorrenza intermodale

21. Analogamente, viene normalmente considerata per ciascuno dei mercati

⁴ A ciò si aggiunga peraltro una particolare forma di asimmetria, tale per cui il fruitore del viaggio spesso non coincide con il soggetto che ne sopporta i costi (ad es. l'azienda). Ciò favorisce comportamenti opportunistici volti a massimizzare il *comfort*, la qualità complessiva del viaggio ed i benefici dei programmi di fidelizzazione, indipendentemente dal relativo prezzo.

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 e del tempo complessivo di viaggio, nonché in funzione del tipo di passeggeri (più o meno sensibili al tempo) e delle frequenze e delle caratteristiche delle modalità di trasporto disponibili per i collegamenti (costi, comfort ecc).

22. La sostituibilità del trasporto aereo con altre modalità di trasporto nei mercati rilevanti considerati, tuttavia, non è stata mai accertata nei precedenti dell’Autorità. Ciò, in ragione dell’elevata distanza che normalmente separa i punti di origine e destinazione di ciascun collegamento interessato, i tempi di percorrenza e l’assenza, fino all’inizio del 2010, di collegamenti ferroviari diretti ad alta velocità.

23. Al contrario, la Commissione e le altre Autorità europee hanno in più occasioni⁵ valutato la concorrenza esercitata dal servizio di trasporto ferroviario passeggeri, nei casi in cui quest’ultimo rappresentava un mezzo di trasporto comparabile, dal punto di vista della domanda, al trasporto aereo in termini di prezzo, qualità del servizio e tempo di percorrenza.

Tale rapporto di sostituibilità è stato riconosciuto in presenza di servizi ferroviari ad alta velocità su tratte sulle quali: *i)* la differenza nel tempo complessivo di viaggio risultava inferiore ad un’ora; *ii)* la frequenza di collegamenti giornalieri era comparabile, in particolar modo nella fascia iniziale e finale della giornata, così che entrambe le modalità di trasporto permettevano trasferimenti andata-ritorno in giornata; *iii)* era dimostrata la capacità disciplinante di un mezzo di trasporto sulla politica tariffaria dell’altro (o quantomeno della modalità ferroviaria su quella del trasporto aereo).

24. Dalle analisi condotte dalla letteratura di settore, nonché dai precedenti comunitari richiamati⁶, emerge, infine, che: *i)* per collegamenti inferiori a 400 km. si può parlare di sostituibilità piena tra trasporto aereo e quello ferroviario; *ii)* per quelli compresi tra 400 e 600 km. la sostituibilità persiste ma si attenua⁷. Inoltre, solo nel caso di voli *low-cost* appare possibile parlare

⁵ Cfr. decisioni, richiamate anche nella memoria di Alitalia-CAI del 9 febbraio 2012 (doc. 2.45): COMP/A38477/D2 - *British Airways/SN Brussels*, 10 marzo 2003; COMP/M.3280 - *Air France/KLM*, 11 febbraio 2004 (paragrafi 9 e 71); COMP/M.3770 - *Lufthansa/Swiss*, 4 luglio 2005 (paragrafi 12 e 56); COMP/M.3940 - *Lufthansa/Eurowings*, 22 dicembre 2005 (paragrafi 11 e 51); nonché, da ultimo, COMP/M.4439 - *RyanAir/AerLingus*, 11 ottobre 2007. Sul punto, si vedano anche Roman C., Espino R. e Martin J.C., 2009, *Analyzing Competition between the High Speed Train and Alternative Modes. The Case of the Madrid-Zaragoza-Barcelona Corridor*, Journal of Choice Modelling, 3(1), pp. 84-108 e De Rus G., 2008, *The Economic Effects Of High Speed Rail Investment*, OECD Discussion Paper 2008-16.

⁶ Cfr. nota a piè di pagina n. 5.

⁷ Sul punto, si vedano Roman C., Espino R. e Martin J.C., 2009, *Analyzing Competition between the High Speed Train and Alternative Modes. The Case of the Madrid-Zaragoza-Barcelona Corridor*, Journal of

di una pressione concorrenziale reciproca (*i.e.* del treno sull'aereo e viceversa), mentre nel caso del trasporto aereo di linea il vincolo concorrenziale viene esercitato dal trasporto ferroviario nei confronti del trasporto aereo e, spesso, tale vincolo incide molto meno sui collegamenti della prima mattina e della tarda serata.

ii) *Le caratteristiche dei sistemi aeroportuali di Roma e di Milano*

25. In relazione alle rotte aeree interessate dall'operazione di concentrazione, appare necessario considerare le caratteristiche degli scali sulle quali esse insistono, onde definire correttamente i mercati rilevanti sui quali valutare gli effetti dell'operazione.

a) Gli aeroporti romani

26. Ciascuno dei due scali che compongono il sistema aeroportuale romano ha una specifica vocazione: Fiumicino - che rappresenta il primo scalo italiano in termini di passeggeri trasportati - è un *hub* in grado di servire sia traffico intercontinentale e internazionale su lunghe distanze sia traffico *point-to-point* nazionale ed internazionale su rotte infracomunitarie; Ciampino è un aeroporto che ha registrato un importante sviluppo negli ultimi anni in termini di volumi di traffico, soprattutto in ragione dell'incremento di traffico delle compagnie *low cost*.

27. In merito alla distanza dal centro di Roma e ai mezzi e tempi di collegamento, rileva notare che nonostante Ciampino si caratterizzi per una maggiore vicinanza alla città rispetto a Fiumicino (15 km. *contra* 32 km.), il tempo necessario per giungere ai due scali risulta equivalente (circa 30 minuti), in ragione della mancanza di un servizio di collegamento ferroviario per lo scalo di Ciampino, raggiungibile esclusivamente con un servizio di autobus, ovvero con il mezzo di trasporto privato (**Tabella 1**).

Tabella 1 - Distanza e tempi di collegamento degli scali di Roma Fiumicino e Roma Ciampino dal centro di Roma

| Aeroporto | Distanza dal centro | Tempi di collegamento | |
|------------------|---------------------|-----------------------|------------------|
| | | mezzo privato | mezzo pubblico |
| <i>Fiumicino</i> | 32 km | 45 minuti | treno: 30 minuti |
| <i>Ciampino</i> | 15 km | 30 minuti | bus: 40 minuti |

Fonte: maps.google.com; www.adr.it.

Choice Modelling, 3(1), pp. 84-108 e De Rus G., 2008, *The Economic Effects Of High Speed Rail Investment*, OECD Discussion Paper 2008-16.

b) Gli aeroporti milanesi

28. I tre aeroporti localizzati intorno alla città di Milano - segnatamente Linate, Malpensa e Orio al Serio - presentano specifiche caratteristiche che li differenziano sia dal punto di vista della domanda che per quanto riguarda le condizioni di offerta dei vettori. Le loro peculiarità si apprezzano principalmente con riferimento alle rotte che di regola presuppongono il ritorno in giornata sul capoluogo lombardo o, al contrario, per quella parte della domanda diretta nelle altre province della Lombardia.

29. Sia i precedenti comunitari che nazionali considerano gli aeroporti milanesi senz'altro sostituibili tra loro per i collegamenti internazionali. Al riguardo, rilevano in particolare le diverse caratteristiche di tali spostamenti, che raramente si esauriscono nell'arco della giornata, rendendo meno influenti le diverse condizioni di accessibilità allo scalo di Malpensa⁸.

1) Lo scalo di Milano Linate

30. Milano Linate è un *city-airport* situato a circa 7 km. dalla città, dedicato esclusivamente al traffico terminale (*point-to-point*), al traffico cioè che ha in Milano l'origine e la destinazione dello spostamento.

In particolare, oltre ad essere - al pari di molti altri scali italiani - un aeroporto "*full co-ordinated*", ovvero che necessita di un coordinamento di *clearance* aeroportuale a motivo della congestione del traffico, Linate si contraddistingue per essere oggetto di una specifica normativa nazionale (segnatamente, i decreti ministeriali 3 marzo 2000 e 5 gennaio 2001, c.d. Decreti Bersani) che regola il numero massimo di frequenze che un vettore è abilitato a operare sulle rotte che hanno per origine o destinazione lo scalo.

31. Ai sensi di quanto stabilito dall'articolo 1 del D.M. 5 gennaio 2001 "*il limite di frequenze viene identificato nell'uso di 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, di quattro bande orarie per vettore, per scali con traffico compreso tra 700.000 unità e 1.400.000 unità, 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 unità.*"

32. La normativa intendeva contemperare l'esigenza di gestire razionalmente

⁸ Cfr. decisione dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, C7667 - *Alitalia/Volare*, cit., nonché della Commissione UE COMP/M.3280 - *Air France/KLM*, cit.

la scarsità di bande orarie disponibili con quella di garantire - stabilendo il numero massimo di frequenze per vettore per rotta - al maggior numero possibile di operatori l'opportunità di volare da un *city-airport* così importante come quello di Linate.

33. In base alla regolamentazione vigente già prima del dicembre 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 restrittiva⁹ a fronte di una capacità tecnica dello scalo potenzialmente più ampia.

2) *Lo scalo di Milano Malpensa*

34. Milano Malpensa, situato a circa 50 km. dalla città di Milano, è un aeroporto *hub* espressamente dedicato, al momento della sua costituzione, al *feederaggio* del traffico in prosecuzione da/per voli internazionali. Da un punto di vista regolamentare, Malpensa è interessato, infatti, dai citati Decreti Bersani 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.

Ciononostante, in questi ultimi anni, stante l'impossibilità di accesso allo scalo di Milano Linate, diversi vettori hanno iniziato ad utilizzare l'aeroporto di Malpensa come punto di origine/destinazione di collegamenti *point-to-point* domestici. La natura di *hub* dello scalo è stata, peraltro, ulteriormente depotenziata dalla decisione di Alitalia-CAI di "abbandonare" Malpensa a favore dell'aeroporto di Roma Fiumicino come punto di convergenza del traffico internazionale.

35. Da ultimo, lo sviluppo sullo scalo di Malpensa di un traffico di natura *point-to-point* su rotte domestiche è stato favorito dall'avvio, a partire dall'inizio del 2010, del servizio di collegamento ferroviario "*Malpensa Express*", con partenza circa ogni 30 minuti (per alcune corse che effettuano tre fermate intermedie il tempo di percorrenza è pari a 36 minuti), che ha significativamente ridotto i tempi e i costi connessi al raggiungimento dello scalo dalla città di Milano (**Tabella 2**).

⁹ Cfr., da ultimo, AS522 - *Determinazione della capacità operativa massima dell'aeroporto di Milano Linate*, in Bollettino n. 18/09.

Tabella 2 - Distanza e tempi di percorrenza degli scali di Milano Linate e Milano Malpensa dal centro di Milano

| Aeroporto | Distanza dal centro | Tempi di collegamento | |
|-----------------|---------------------|-----------------------|--|
| | | mezzo privato | mezzo pubblico |
| <i>Linate</i> | 7 km | 25 minuti | bus: 25 minuti |
| <i>Malpensa</i> | 50 km | 50 minuti | treno: 29 minuti (staz. Cadorna) 43 minuti (staz. Centrale) |

Fonte: maps.google.com; www.seamilano.eu.

36. Il cambiamento della natura del traffico nazionale che insiste sullo scalo di Milano Malpensa è testimoniata anche dai dati forniti da Alitalia-CAI secondo i quali nel 2011 l'incidenza del traffico di tipo *point-to-point* sul totale dei passeggeri sulle rotte domestiche ha superato il 98%¹⁰.

3) *Lo scalo di Orio al Serio*

37. 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*. Non risulta che Alitalia-CAI abbia mai operato voli dallo scalo di Orio al Serio.

iii) I collegamenti interessati dall'operazione

a) La sovrapposizione delle quote di Alitalia e AirOne

38. In ragione della sovrapposizione delle rotte servite da Alitalia e da AirOne nella stagione IATA "*Summer 2008*", l'operazione in esame ha interessato le seguenti 18 tratte nazionali: 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.

¹⁰ Cfr. allegato n. 5 al verbale dell'audizione finale, doc. 3.93.

39. La **Tabella 3** illustra l'andamento delle quote di mercato sulle rotte, in termini di frequenze settimanali operate, confrontando la situazione *pre-merger* (stagione IATA "Summer 2008") con quella creatasi a seguito della concentrazione (stagione IATA "Winter 2008/2009") e quella riscontrabile alla data attuale (stagione IATA "Winter 2011/2012").

Tabella 3 - Quote di mercato sulle rotte nazionali interessate da sovrapposizioni in termini di frequenze operate, nelle stagioni IATA "Summer 2008", "Winter 2008/2009" e "Winter 2011/2012". Valori in percentuale.

| STAGIONE IATA / ROTTA | SUMMER 2008 | | | WINTER 2008/2009 | | WINTER 2011/2012 | |
|------------------------------------|-------------|----|-------|------------------|-------|------------------|-------|
| | AZ | AP | ALTRI | CAI | ALTRI | CAI | ALTRI |
| <u>da/per R. Fiumicino</u> | | | | | | | |
| Fiumicino - Brindisi | 80 | 20 | 0 | 100 | 0 | 100 | 0 |
| Fiumicino - Genova | 55 | 45 | 0 | 100 | 0 | 70 | 30 |
| Fiumicino - Lamezia T. | 61 | 39 | 0 | 100 | 0 | 83 | 17 |
| Fiumicino - Pisa | 53 | 47 | 0 | 100 | 0 | 100 | 0 |
| Fiumicino - Trieste | 73 | 27 | 0 | 100 | 0 | 100 | 0 |
| Fiumicino - Venezia | 63 | 37 | 0 | 100 | 0 | 87 | 13 |
| Fiumicino - Bari | 52 | 41 | 7 | 93 | 7 | 100 | 0 |
| Fiumicino - Torino | 86 | 14 | 0 | 84 | 16 | 65 | 35 |
| Fiumicino - Palermo | 71 | 9 | 20 | 83 | 17 | 52 | 48 |
| Fiumicino - Catania | 50 | 26 | 24 | 65 | 35 | 52 | 48 |
| <u>da/per Napoli</u> | | | | | | | |
| Napoli - Torino | 45 | 55 | 0 | 100 | 0 | 68 | 32 |
| Napoli - Venezia | 52 | 21 | 27 | 75 | 25 | 38 | 62 |
| <u>da/per Milano Linate</u> | | | | | | | |
| Linate - Bari | 59 | 34 | 7 | 100 | 0 | 76 | 24 |
| Linate - Brindisi | 49 | 51 | 0 | 100 | 0 | 100 | 0 |
| Linate - Lamezia T. | 68 | 32 | 0 | 100 | 0 | 100 | 0 |
| Linate - Fiumicino | 61 | 38 | 1 | 91 | 9 | 100 | 0 |
| Linate - Napoli | 50 | 36 | 14 | 85 | 15 | 77 | 23 |
| Linate - Palermo | 60 | 15 | 25 | 72 | 28 | 83 | 17 |

Fonte: elaborazioni degli Uffici su dati agli atti del fascicolo (cfr. docc. 1.5 e 1.9).

b) Le rotte da/per Roma Fiumicino e da/per Napoli

40. Per quanto concerne le rotte nazionali da/per Roma Fiumicino¹¹, ad eccezione della tratta Roma Fiumicino-Milano Linate (sulla quale si tornerà più dettagliatamente in appresso), nonché in relazione alle tratte Napoli-Torino e Napoli-Venezia, vale osservare l'assenza, in tutti gli aeroporti interessati, di problemi di contingentamento o di congestionamento (se non

¹¹ Le rotte in parola sono le seguenti: Roma Fiumicino-Brindisi; Roma Fiumicino-Genova; Roma Fiumicino-Lamezia T.; Roma Fiumicino-Pisa; Roma Fiumicino-Trieste; Roma Fiumicino-Venezia; Roma Fiumicino-Bari; Roma Fiumicino-Torino; Roma Fiumicino-Palermo; Roma Fiumicino-Catania.

in alcune limitate fasce orarie), che implica l'assenza di barriere di tipo amministrativo e/o tecnico all'ottenimento di nuovi diritti di decollo/atterraggio (*slot*), rendendo possibile in tali mercati tanto l'ingresso di nuovi vettori quanto il rafforzamento di quelli già attivi.

41. Sulle tratte Roma Fiumicino-Genova, Roma Fiumicino-Lamezia Terme, Roma Fiumicino-Venezia, Roma Fiumicino-Torino, Roma Fiumicino-Palermo, Roma Fiumicino-Catania, Napoli-Torino e Napoli-Venezia, nel triennio 2009-2011, successivo all'operazione di concentrazione, si è registrato l'ingresso di nuovi operatori ovvero il potenziamento dei collegamenti offerti dai concorrenti già attivi al momento della concentrazione.

Quanto ai collegamenti da/per Roma per/da Brindisi, Genova e Bari rileva segnalare, inoltre, l'avvio, a partire dalla stagione IATA "*Winter 2010/2011*", di un servizio di trasporto aereo con base l'aeroporto di Roma Ciampino.

42. L'ingresso e/o il potenziamento di operatori concorrenti hanno determinato, sulle rotte in questione, la significativa riduzione delle quote di mercato di Alitalia-CAI¹². In quest'ottica, nel periodo considerato, l'elemento di maggiore novità è rappresentato dal rapido sviluppo della presenza dei vettori *low cost* - in particolare, RyanAir, easyJet, Windjet e BluExpress - che hanno avviato numerosi collegamenti *point-to-point*.

43. Su tutte le suddette rotte, la pressione esercitata dai vettori concorrenti - laddove la presenza di quest'ultimi, sebbene di dimensione contenuta, raggiunge comunque la dimensione minima efficiente in considerazione del volume e delle caratteristiche della domanda sulle tratte in parola - ha comportato un significativo decremento del ricavo medio per passeggero realizzato da Alitalia-CAI, diminuito dalla stagione "*Summer 2009*" a quella "*Summer 2011*", in media di circa il [5-15%]*.

44. Con riguardo alle rotte che interessano lo scalo di Roma Fiumicino sulle quali non vi è stato ingresso di nuovi operatori (segnatamente, Roma-Pisa e Roma-Trieste), si rileva che tali collegamenti sono caratterizzati da una bassa redditività in ragione dello scarso volume di traffico. In particolare, nel 2010, la rotta Fiumicino-Pisa ha registrato un volume di traffico totale pari a poco più di [100.000-150.000] passeggeri, mentre sulla Fiumicino-Trieste hanno volato circa [200.000-500.000] passeggeri. Tali valori risultano largamente

¹² Con riferimento ai collegamenti da/per Roma per/da Bari, Brindisi e Genova, se si tengono in considerazione le frequenze operate dai vettori concorrenti che utilizzano lo scalo di Roma Ciampino, le quote di mercato di Alitalia-CAI (in termini di frequenze operate) sono pari, rispettivamente, a: 74% (sulla tratta Roma-Bari), 68% (su Roma-Brindisi) e 58% (su Roma-Genova).

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

inferiori a quelli che caratterizzano le rotte ad alta domanda (oltre alla rotta per Milano Linate, le rotte verso Palermo, Catania, Venezia e Torino), sulle quali il volume di traffico risulta tra tre e dieci volte superiore a quello sulle due tratte in esame¹³.

45. Il motivo per cui Alitalia-CAI continua a servire tali mercati va rintracciato nell'attività di *federaggio*, con la quale vengono alimentate le rotte internazionali in partenza dall'*hub* di Roma Fiumicino. In assenza dei passeggeri in transito, che sulle rotte da Pisa e Trieste per Roma Fiumicino rappresentano dal [20-50%] al [50-100%] del trasportato, i costi da sostenere per mantenere i collegamenti in questione non renderebbero profittevole l'operatività su tali rotte per operatori con un modello di *business* esclusivamente *point-to-point*.

c) Le rotte da/per Milano Linate verso il Sud

46. Sulle rotte Linate-Bari, Linate-Napoli e Linate-Palermo, a seguito della concentrazione del 2008, Alitalia-CAI aveva acquisito una posizione di mercato caratterizzata da quote significative in termini sia di frequenze (**Tabella 3**) che di passeggeri trasportati (in particolare pari a: 100% sulla tratta Linate-Bari; 73% su quella Linate-Napoli, 61% su Linate-Palermo).

47. Tale situazione, nel corso dell'ultimo triennio, si è modificata a seguito dell'ingresso di nuovi operatori (Meridiana sulla Linate-Bari), ovvero del rafforzamento della posizione di concorrenti che già nel 2008 operavano sulle rotte in questione, seppure con quote marginali (Windjet e Meridiana sulla Linate-Palermo e Meridiana sulla Linate-Napoli).

48. Quanto ai collegamenti Linate-Brindisi e Linate-Lamezia Terme, Alitalia-CAI risulta a tutt'oggi l'unico operatore attivo.

49. Si evidenzia che, fin dal momento della concentrazione, i collegamenti da Milano verso Bari, Brindisi, Lamezia Terme, Napoli e Palermo erano serviti anche da altri vettori aerei che operavano dallo scalo di Milano Malpensa.

50. Da ultimo, l'andamento dei passeggeri trasportati da Alitalia-CAI nel triennio successivo all'operazione di concentrazione mostra indice negativo, con una contestuale riduzione del ricavo medio per passeggero, a fronte, invece, di una crescita significativa della domanda per le medesime destinazioni con partenza dallo scalo di Malpensa e da quello di Bergamo (Orio al Serio).

¹³ Cfr. ENAC, 2011, *Dati di traffico 2010*.

Su tutte e cinque le rotte in esame, infatti, si osserva un costante decremento del traffico da/per Linate accompagnato da un aumento di quello con origine/destinazione Malpensa. Tale dinamica ha fatto sì che, nel 2011, il numero di passeggeri in partenza/arrivo da Malpensa verso le cinque città del Sud abbia eguagliato e, in alcuni casi, superato, quello da/per Linate (vedi **Grafici A1-A5** in appendice).

d) Milano Linate - Roma Fiumicino

51. Sulla rotta Milano Linate-Roma Fiumicino, a seguito dell'operazione del 2008, Alitalia-CAI è diventata il primo operatore con una quota di mercato, in termini di frequenze operate, di poco inferiore al 100% in ragione di un incremento significativo della posizione precedentemente detenuta, grazie alla quota controllata da AirOne. In particolare, nella stagione "Summer 2008" (l'ultima prima dell'operazione di concentrazione), la quota della sola Alitalia era pari al 68%, a cui si è andato a sommare il 31% detenuto da AirOne.

52. A fronte di tale acquisizione, l'unica forma di concorrenza effettiva era svolta dal vettore Meridiana che, tuttavia, non potendo raggiungere una dimensione minima efficiente (disponendo solo di due *slot*), è rapidamente uscito dal mercato.

Fin dal dicembre 2008 a tutt'oggi, pertanto, Alitalia-CAI si trova in una posizione di monopolio sulla rotta Milano Linate-Roma Fiumicino.

53. Il **Grafico 1** dà conto dell'andamento del ricavo medio per passeggero e del ricavo medio per posto/km offerto successivamente al perfezionamento dell'operazione in esame.

Grafico 1 - Andamenti del ricavo medio per passeggero e del ricavo medio per posto/km offerto sulla tratta Roma Fiumicino - Milano Linate, per stagione IATA. Periodo: "Winter 2008/2009" - "Summer 2011".

[OMISSIS]

54. Si osserva che, nelle prime due stagioni IATA post-concentrazione, il ricavo medio per passeggero ha fatto registrare, rispetto al valore assunto nella stagione "Winter 2008/2009" (nel corso della quale è avvenuta la concentrazione), aumenti significativi, pari a circa il [10-20%] nella stagione "Summer 2009" (passando da [100-130] €pax a [120-140] €pax) e a più del [20-30%] nella stagione "Winter 2009/2010" (nella quale il ricavo medio per passeggero è stato pari a [130-160] €pax).

55. Un andamento simile a quello del ricavo medio per passeggero è mostrato anche dal ricavo per posto/km offerto, altra misura comunemente usata come indicatore di redditività di una rotta (**Grafico 1**)¹⁴. Dai dati agli atti del fascicolo emerge, infatti, un notevole incremento fatto registrare da tale indicatore a seguito della concentrazione - da [8-13] €/posto/km nella stagione IATA “*Winter 2008/2009*” a [10-15] €/posto/km in quella “*Winter 2009/2010*” (con un aumento pari a circa il [30-40%]).

56. Da ultimo, a partire dalla stagione “*Summer 2009*”, Alitalia-CAI ha ridefinito l’offerta precedentemente garantita individualmente dai due vettori (**Grafico 2**): in virtù di una drastica riduzione del numero di frequenze giornaliere - da [65-75] a [50-60], fino alle [45-55] della stagione IATA “*Summer 2011*” -, il nuovo vettore è riuscito ad aumentare il *load factor* di ogni volo (passando dal [40-50%] nella stagione IATA pre-concentrazione al [45-55%] nella stagione *post-merger*, fino al [50-60%] nell’ultima stagione).

Grafico 2 - Andamento del numero di voli operati e del coefficiente di riempimento sulla tratta Roma Fiumicino - Milano Linate (entrambe le direzioni), per stagione IATA. Periodo: “Winter 2008/2009” - “Summer 2011”.

[OMISSIS]

1) La concorrenza intermodale

57. La situazione appena descritta si è indubbiamente modificata a seguito dell’attivazione del servizio di trasporto ferroviario passeggeri ad alta velocità.

58. A partire dal dicembre 2008, Trenitalia ha attivato un servizio di treni ad alta velocità che collega le città di Roma e Milano in circa 3 ore e mezzo. Dalla fine del 2009, con la riduzione dei tempi di percorrenza in alcuni tratti ferroviari, il collegamento ad alta velocità tra Roma e Milano senza fermate intermedie è possibile in meno di tre ore.

¹⁴ Il ricavo medio per posto/km offerto (noto con l’acronimo inglese *RASK*) costituisce una misura del ricavo unitario per un vettore aereo su una data rotta. Il *RASK* - ottenuto dividendo varie misure del ricavo operative per la quantità di posto/km offerta - indica il ricavo realizzato per ogni posto, ponderato per la lunghezza della tratta, offerto dal vettore. Ipotizzando che il livello dei costi unitari non vari significativamente nel periodo considerato, la variazione del *RASK* rappresenta una buona *proxy* dell’andamento della redditività del servizio di trasporto aereo su una data rotta nel tempo.

1.1 Il tempo complessivo di viaggio

59. Al fine di confrontare correttamente le due modalità alternative di trasporto, è opportuno calcolare il tempo complessivo di viaggio che si impiega partendo dal centro città di Roma/Milano per arrivare al centro città di Milano/Roma utilizzando l'aereo e il treno (**Tabella 4**).

Il tempo complessivo di viaggio tiene conto, oltre al tempo di percorrenza dell'aereo e del treno tra Roma e Milano, anche del tempo necessario per raggiungere gli aeroporti/le stazioni ferroviarie dal centro cittadino, nonché, nel caso del viaggio in aereo, di quello per effettuare le operazioni di imbarco/sbarco dall'aeromobile.

Tabella 4 - Tempo complessivo di viaggio Roma-Milano in aereo e in treno.

| TRATTA | DURATA (in minuti) |
|-----------------------------------|---------------------------|
| <u>aereo</u> | |
| Roma centro - Fiumicino aeroporto | 40-55 |
| Check-in/imbarco | 20-30 |
| Volo | 70 |
| Arrivo/sbarco | 15 |
| Milano Linate - Milano centro | 15-20 |
| <i>totale</i> | <i>2h40m-3h10m</i> |
| <u>treno</u> | |
| Roma centro - Stazione Termini | 15-25 |
| Treno | 180 |
| Milano Centrale - Milano centro | 15-20 |
| <i>totale</i> | <i>3h30m-3h45m</i> |

Fonte: elaborazioni degli Uffici.

60. Come emerge dalla tabella, il tempo complessivo di viaggio per raggiungere il capoluogo lombardo da Roma (e viceversa) presenta ancora oggi differenze non trascurabili, a seconda che si opti per l'aereo o per il treno ad alta velocità. Con l'aereo, infatti, il tempo complessivo di viaggio tra Roma e Milano può essere stimato in circa due ore e quaranta minuti (con un massimo di tre ore e dieci minuti) a fronte delle tre ore e trenta minuti (con un massimo di tre ore e quarantacinque minuti) necessarie, nel complesso, con il treno. Rimane, pertanto, uno scarto temporale di circa un'ora tra le due modalità di trasporto¹⁵.

61. Si registra, soprattutto, ancora una differenza significativa tra il numero di frequenze giornaliere delle due diverse modalità di trasporto.

¹⁵ Si noti che alla medesima conclusione in merito alla differenza tra trasporto aereo e trasporto ferroviario del tempo complessivo di viaggio sulla tratta Roma-Milano giunge anche Alitalia-CAI nella sua memoria del 9 febbraio 2012 (cfr. doc. 2.45).

1.2 L'offerta di Trenitalia

62. Quanto all'offerta di servizi ferroviari di trasporto passeggeri sulla Roma-Milano si deve osservare che con l'introduzione dell'Alta Velocità, già a partire dalla fine del 2008 (ma il fenomeno è più evidente dal dicembre 2009), Trenitalia ha cambiato completamente la sua strategia commerciale (**Grafico 3**).

Grafico 3 - Andamento del numero medio di frequenze giornaliere sulla tratta Roma-Milano (entrambe le direzioni) delle diverse tipologie di servizio di trasporto ferroviario e dell'aereo, per mese. Periodo: gennaio 2008 - dicembre 2011.

[OMISSIS]

63. Risulta, infatti, che l'offerta prima rappresentata dai treni InterCity ed Eurostar è stata pressoché totalmente sostituita dall'offerta di treni ad alta velocità (con o senza fermate intermedie tra i due estremi della tratta), che assicurano al contempo collegamenti più rapidi tra le città di partenza e destinazione e un più accurato livello del servizio, a fronte, tuttavia, di un incremento significativo del prezzo dei biglietti per i consumatori.

64. In particolare, a partire da gennaio 2009, il numero giornaliero (medio) di treni EuroStar è passato da circa [10-15] (nella prima metà del 2008 era pari a circa [15-20]) a [1-5], mentre quello di treni InterCity è rimasto costante e pari, in media, a [5-10]. Al tempo stesso, l'offerta di treni ad alta velocità con fermate intermedie è passata da circa [20-30], nella seconda metà del 2008, a più di [25-35] a partire dall'inizio del 2009. Nello stesso mese, Trenitalia ha avviato anche il servizio di collegamento ad alta velocità senza fermate intermedie con una frequenza pari a circa [10-15] corse giornaliere. Un ulteriore significativo incremento del numero di treni giornalieri ad alta velocità si osserva tra il mese di dicembre 2009 e quello di gennaio 2010, quando l'offerta raggiunge, per i collegamenti inferiori alle tre ore, in media, le [20-30] frequenze al giorno.

65. Tuttavia, nonostante il significativo aumento di frequenze giornaliere operate da Trenitalia, e dunque del numero di posti offerti, i collegamenti aerei di Alitalia-CAI risultano ad oggi ancora molto più frequenti rispetto al numero di treni ad alta velocità senza fermate intermedie: in particolare, a fronte di circa 30 treni ad alta velocità di 3h, Alitalia-CAI offre circa 45 voli giornalieri¹⁶.

¹⁶ Il numero di frequenze giornaliere del collegamento ad alta velocità di 3h operato attualmente da Trenitalia sulla tratta Roma-Milano è tratto dal sito web www.trenitalia.it.

1.3 Prezzi, quantità e redditività

66. Per valutare se il nuovo servizio ferroviario ad alta velocità rappresenti attualmente un'alternativa effettiva al trasporto aereo sulla tratta Roma-Milano è necessario analizzare l'impatto che l'avvio dell'Alta Velocità ha avuto sulla redditività del servizio offerto da Alitalia-CAI. A tal fine, è possibile confrontare l'andamento del numero di passeggeri trasportati e del ricavo medio per passeggero di Trenitalia (rispettivamente, **Grafico 4** e **Grafico 5**) con quelli di Alitalia-CAI (rispettivamente, **Grafico 6** e **Grafico 1**) a partire dalla fine del 2009.

67. Dal momento dell'attivazione dei servizi di alta velocità senza fermate, Trenitalia ha visto un significativo aumento dei passeggeri trasportati sulla tratta Roma-Milano (**Grafico 4**), al quale ha fatto seguito un importante incremento dei ricavi medi per passeggero, in buona parte frutto della sostituzione dei precedenti treni InterCity ed Eurostar con quelli Alta Velocità (**Grafico 5**).

Grafico 4 - Andamento del numero di passeggeri trasportati sulla tratta Roma-Milano (entrambe le direzioni) per le diverse tipologie di servizio di trasporto ferroviario, per mese. Periodo: gennaio 2008 - dicembre 2011.

[OMISSIS]

Grafico 5 - Andamento del ricavo medio per passeggero sulla tratta Roma-Milano per le diverse tipologie di servizio di trasporto ferroviario, per mese. Periodo: gennaio 2008 - dicembre 2011.

[OMISSIS]

68. Quanto al numero complessivo di passeggeri trasportati, si deve osservare, in primo luogo, che la strategia posta in essere da Trenitalia ha comportato, a partire dall'inizio del 2010, un ampliamento della dimensione complessiva del mercato del collegamento veloce tra Roma e Milano: dai dati emerge, infatti, l'esistenza di un trasferimento, a favore del treno ad alta velocità, anche di una parte dei passeggeri che in precedenza utilizzavano il collegamento ferroviario non ad alta velocità ovvero un'altra modalità di trasporto. Più in generale, lo sviluppo dell'Alta Velocità sembra aver incrementato l'uso del treno¹⁷.

¹⁷ Un "effetto indotto" di ampliamento della dimensione complessiva del mercato dovuto all'ingresso dell'Alta Velocità si è osservato anche negli altri Paesi europei, come, ad esempio, nel caso delle tratte Parigi-Londra (dove a seguito dell'avvio del servizio ad alta velocità TGV si è avuto un aumento

69. Contestualmente all'avvio del servizio senza fermate di Trenitalia, Alitalia-CAI ha registrato: *i*) una diminuzione del ricavo medio per passeggero (**Grafico 1**); *ii*) un'invarianza del ricavo medio per posto/km offerto (**Grafico 1**); *iii*) una lieve diminuzione del numero complessivo di passeggeri trasportati (**Grafico 6**); *iv*) significative differenze nelle diverse fasce orarie, sia in termini di numero medio di passeggeri trasportati che di ricavo medio per passeggero (**Grafico 7**).

70. Dal **Grafico 1** emerge come gli incrementi di prezzo di Alitalia-CAI, realizzati immediatamente dopo la concentrazione, siano stati solo parzialmente "erosi" a partire dalla fine della stagione IATA "Winter 2009/2010", una volta che il collegamento ad alta velocità si è pienamente consolidato. Il ricavo medio per passeggero - che, da un valore di [100-130] €pax (nella stagione IATA "Winter 2008/2009") aveva raggiunto un picco di [130-160] €pax (nella stagione IATA "Winter 2009/2010") - è sceso, nella stagione IATA "Summer 2011" a circa [100-130] €pax.

71. Al contrario, a seguito dell'ingresso dell'Alta Velocità a dicembre 2009, il ricavo medio per posto/km offerto - misura comunemente usata come parametro di redditività di una rotta - è rimasto sostanzialmente invariato (**Grafico 1**). Dopo una leggera riduzione registrata nelle due stagioni IATA successive a quella di avvio del servizio ferroviario ad alta velocità (stagione "Winter 2009/2010"), pari a circa il [1-10%], il ricavo medio per posto/km offerto è tornato a crescere, raggiungendo nuovamente il livello della prima stagione *post-merger*, pari a circa [10-15] €pax/km.

72. Ciò fornisce evidenza della circostanza che Alitalia-CAI ha fronteggiato l'ingresso del nuovo servizio di trasporto ferroviario attraverso un'ulteriore contrazione dell'offerta (il numero medio di voli operati, nella stagione IATA "Summer 2010", scende a [40-50] rispetto ai [50-60] della stagione IATA precedente; tale diminuzione si registra anche nella stagione "Winter 2010/2011" quando il numero medio di frequenze operate è pari a [45-55]; cfr. **Grafico 2**) e solo in misura minore mediante una riduzione dei prezzi. Tale strategia appare essere stata possibile unicamente in virtù della peculiare situazione di contingentamento normativo dello scalo di Milano Linate e della conseguente impossibilità per altri vettori aerei di utilizzare lo "spazio" inutilizzato da Alitalia-CAI¹⁸.

dell'ampiezza del mercato pari a circa il 30%) e Madrid-Siviglia (+35% con l'introduzione del treno AVE). Cfr. doc. 2.45, allegato n. 3, "Analisi Tecnica della Concorrenza Intermodale sulla Tratta Milano/Linate - Roma/Fiumicino", tabella 1, p. 10.

¹⁸ Al riguardo si deve osservare che gli *slot* che Alitalia-CAI non ha più impiegato sulla rotta Roma Fiumicino - Milano Linate sono stati utilizzati su altre tratte sia nazionali sia internazionali (cfr., sul punto, le dichiarazioni di SEA, doc. 2.44, sopra richiamate).

73. Quanto al volume di passeggeri trasportati, il **Grafico 6** mostra, inoltre, come, tra il 2009 e il 2011, la media annuale di passeggeri che utilizzano quotidianamente l'aereo sulla tratta in esame si è ridotta da circa [3.000-6.000] a circa [2.000-4.000] (pari a circa il [10-20%]).

74. Nello stesso periodo, i passeggeri dell'Alta Velocità di 3h sono aumentati da poco meno di [3.000-6.000], nel dicembre 2009, a circa [5.000-10.000], nel dicembre 2010 (pari ad un incremento di circa il [10-30%]), anche in ragione dell'ampliamento della dimensione complessiva del mercato dovuto, in particolare, alla soppressione di gran parte dei collegamenti InterCity ed Eurostar (oggi solo 6 treni InterCity e 2 Eurostar collegano Roma e Milano).

Grafico 6 - Andamento del numero medio giornaliero di passeggeri trasportati da Alitalia-CAI sulla tratta Roma Fiumicino - Milano Linate (entrambe le direzioni), per mese. Periodo: gennaio 2009 - ottobre 2011.

[OMISSIS]

75. Al riguardo, occorre, in primo luogo, considerare come, tale variazione (il trasferimento di passeggeri dall'aereo al treno), seppur sostanzialmente in linea con quanto registrato in altri Paesi europei a seguito dello sviluppo dell'Alta Velocità, si colloca al limite inferiore dell'intervallo (pari al 12-32%)¹⁹.

76. L'impatto esercitato dall'Alta Velocità sul trasporto aereo presenta, inoltre, un'articolazione differenziata laddove la valutazione si svolga per diverse tipologie di domanda e per fasce orarie.

1.4 Passeggeri e ricavi nelle diverse fasce orarie

77. Considerando le differenti caratteristiche del servizio aereo e di quello ferroviario ad alta velocità, l'offerta di Trenitalia costituisce solo in parte un'alternativa al collegamento aereo con riferimento alle specifiche esigenze della clientela più sensibile al tempo (segnatamente, raggiungimento di Roma o Milano nelle prime ore del mattino, ampia offerta di collegamenti nella fascia oraria iniziale e in quella finale della giornata) e che richiede un servizio di andata e ritorno in giornata.

78. In particolare, ad oggi esiste un solo treno Alta Velocità di 3h che consente di raggiungere Milano da Roma entro le 9 del mattino e un altro

¹⁹ Cfr. doc. 2.45, allegato n. 3, *cit.*, tabella 2, p. 10.

entro le 9:40. Le altre possibilità, in tale fascia oraria, sono costituite da treni (tre) ad alta velocità con fermate intermedie (collegamento in 3 ore e 30 minuti) con partenza entro le 7:30 e arrivo nel capoluogo lombardo entro le 10:30. Analoga situazione si registra nella direzione inversa, da Milano a Roma.

Quanto alla fascia oraria dopo le 17, Trenitalia offre quattro treni senza fermate intermedie: l'ultimo collegamento diretto parte da Milano alle 19, a fronte di un ultimo aereo in decollo da Milano Linate alle 21 (da Roma verso Milano, l'ultimo collegamento aereo è programmato per le 21:30).

79. L'andamento del numero (medio) giornaliero di passeggeri trasportati da Alitalia-CAI diviso per fascia oraria dà conto della limitata diminuzione, a seguito dell'ingresso dell'Alta Velocità, della domanda nella fascia iniziale e in quella terminale della giornata (**Grafico 7**), che rappresentano, in media, circa *[omissis]* del totale dei passeggeri trasportati su tutto il periodo preso in esame (dalla stagione IATA "Winter 2008/2009" a quella "Summer 2011").

80. Rispetto alla stagione IATA in cui si è assistito all'avvio dell'Alta Velocità di tre ore, nella stagione IATA "Winter 2010/2011", l'unica fascia oraria in cui Alitalia-CAI ha registrato un significativo calo del numero medio giornaliero di passeggeri trasportati è stata quella dalle 9 alle 13 (con una riduzione pari a circa il *[10-20%]*). Nelle altre fasce orarie, la variazione è stata *[omissis]* (nella fascia oraria dopo le 17) ovvero più contenuta (*[1-10%]*), nella fascia oraria prima delle 9). Nella fascia oraria del pomeriggio (13-17), la variazione è stata positiva (*[1-10%]*).

Grafico 7 - Andamento del numero totale medio giornaliero di passeggeri trasportati da Alitalia-CAI sulla tratta Roma Fiumicino - Milano Linate. Stagioni IATA "Winter 2008/2009"- "Summer 2011".

[OMISSIS]

81. La specificità delle fasce orarie della prima mattinata e della tarda serata trova un'importante conferma quando si osservano i dati relativi ai passeggeri che effettuano il viaggio di andata e ritorno in giornata. Sul totale dei passeggeri trasportati quotidianamente da Alitalia-CAI sulla tratta in questione, più del *[20-40%]* effettua il viaggio di andata e ritorno in giornata (**Grafico 8**).

82. Tale percentuale aumenta di *[omissis]* tra le stagioni IATA "Winter 2009/2010" e "Winter 2010/2011" mentre si riduce *[omissis]* se si confrontano le stagioni estive 2010 e 2011. A fronte di ciò, il ricavo medio

per passeggero realizzato da Alitalia-CAI con riferimento a questa tipologia di passeggeri risulta sistematicamente più elevato di quello conseguito sulla totalità della domanda, mostrando un calo decisamente più contenuto di quest'ultimo (poco più del [1-10%] tra le stagioni IATA “*Summer 2009*” e “*Summer 2011*” a fronte del calo di circa il [1-10%] fatto registrare dal ricavo unitario medio totale).

Grafico 8 - Andamento del ricavo unitario medio sul totale dei passeggeri e del ricavo unitario medio sui passeggeri che effettuano a/r in giornata di Alitalia-CAI e della percentuale di passeggeri che effettuano a/r in giornata di Alitalia-CAI e di Trenitalia sulla tratta Roma-Milano. Periodo: gennaio 2009-ottobre 2011.

[OMISSIS]

VII. LE ARGOMENTAZIONI DELLE PARTI

i) Le argomentazioni di Alitalia-CAI

a) La base giuridica

83. Alitalia-CAI ha contestato, in sede di memorie, nonché di audizione finale, l'impostazione adottata nel provvedimento di avvio e ribadita nella comunicazione delle risultanze istruttorie in merito ad alcuni profili principali.

Le obiezioni di Parte concernono, in primo luogo, la peculiarità del presente procedimento che non costituisce un “normale” procedimento di valutazione di un'operazione di concentrazione, in quanto rileva la base giuridica sulla quale il procedimento è stato avviato.

Infatti, ai sensi dell'articolo 1, comma 10, del decreto legge 28 agosto 2008, n. 134 è previsto che l'Autorità, decorso un periodo di tre anni, possa definire “*il termine [...] entro il quale le posizioni di monopolio eventualmente determinatesi devono cessare*” (enfasi aggiunta).

A detta della Parte, dunque, si ravvisa una discrasia tra il dettato della norma e il provvedimento di avvio dell'Autorità nel quale si fa riferimento alla costituzione di posizioni dominanti.

Alitalia-CAI sottolinea che la norma ha carattere eccezionale, in quanto sicuramente è eccezionale la sospensione dei poteri *antitrust* e si tratta di una norma eccezionale perché, “*come rilevato dalla Corte Costituzionale, nella specie occorreva fronteggiare una situazione di gravissima crisi d'impresa,*

sicché il legislatore ha inteso realizzare un intervento diretto a garantirne la continuità ed a permettere la conservazione del rilevante valore dell'azienda". Se questo era lo scopo della norma - continua la Parte - *"nessun dubbio che la presente procedura non possa avere come esito la rimozione di eventuali posizioni dominanti"* ma unicamente quelle di monopolio.

b) La sostituibilità tra gli scali milanesi

84. La seconda obiezione di Alitalia-CAI riguarda la sostituibilità tra gli scali aeroportuali di Milano Linate e Milano Malpensa. Ad avviso della società, infatti, non sussistono differenze sostanziali tra i due scali in termini di vocazione degli stessi e di distanza dal centro della città di Milano.

85. Al riguardo, Alitalia-CAI ha precisato che entrambi gli scali avrebbero una vocazione di traffico *"point-to-point"* - soprattutto in considerazione dell'avvio, da parte di diversi vettori *low cost*, di servizi di trasporto aereo su rotte nazionali con origine/destinazione lo scalo di Milano Malpensa. Anche sullo scalo di Malpensa il traffico *"point-to-point"* raggiunge attualmente valori superiori al 90% e non si registrano differenze sostanziali tra i due scali in termini di traffico *"connection"* o da *"feederaggio"*.

Inoltre, Alitalia-CAI evidenzia che, nel triennio successivo alla concentrazione, il traffico passeggeri nel sistema aeroportuale milanese (inclusivo degli scali di Linate, Orio al Serio e Malpensa) è aumentato di circa 11 punti percentuali. A fronte di ciò, il traffico, sul solo scalo di Linate, è diminuito del 3%.

In ogni caso, il traffico in partenza da Linate rappresenta circa un quarto del traffico complessivo dell'area milanese, il restante 75% essendo costituito dai voli in decollo/atterraggio da Malpensa e Orio al Serio.

86. Anche per quanto concerne i tempi di raggiungimento del centro della città di Milano dagli scali aeroportuali in questione, la Parte evidenzia la novità dell'attivazione del servizio *Malpensa Express*, grazie al quale la stazione di Milano Cadorna è raggiungibile da Malpensa in meno di trenta minuti. Con tempi di percorrenza, peraltro, assolutamente paragonabili a quelli del *Leonardo Express* che collega lo scalo di Fiumicino con la stazione Termini di Roma.

Da un paragone effettuato con gli scali di Gatwick e Monaco risulta che la distanza di Malpensa dal centro città - in termini di distanza chilometrica e tempi di percorrenza - è assolutamente in linea con quanto si registra nelle altre grandi città europee.

87. Inoltre, la società ha evidenziato che, contrariamente a quanto sostenuto dall’Autorità, anche la maggior parte del traffico nazionale sarebbe “*overnight*”.

Infatti, sul traffico domestico solo l’11% dei passeggeri da/per Linate effettua viaggi di andata e ritorno in giornata, a fronte del 6% registrato sulle rotte internazionali sempre da/per Linate. Pertanto, in ragione della scarsa differenza tra i due dati, gli scali di Malpensa e Linate appaiono rientrare - al pari di quanto ritenuto in merito alle rotte internazionali - nel medesimo sistema aeroportuale della città di Milano.

88. Alitalia-CAI ha, altresì, richiamato la giurisprudenza della Commissione secondo cui due aeroporti appartengono al medesimo mercato rilevante se una data città si trova entro 100 km. di distanza dall’aeroporto o se il tempo di percorrenza per raggiungere detto aeroporto dalla città sia pari ad un’ora²⁰. In particolare, la Parte ha ricordato la decisione del 2010 della Commissione nel caso *Iberia/British Airways*²¹, nella quale è stata accertata l’esistenza di sostituibilità - sia per i passeggeri *time-sensitive* che non *time-sensitive* - tra i tre aeroporti londinesi di Heathrow, Gatwick e London City che presenterebbero caratteristiche analoghe agli scali milanesi.

89. Per quanto concerne la diversa strategia commerciale di Alitalia-CAI per i voli in partenza/arrivo da Linate e da Malpensa, la Parte sottolinea di aver sostenuto, nell’ultimo triennio, importanti investimenti (pari a circa [25-45] milioni di euro) volti a riqualificare lo scalo di Linate. Sarebbe, pertanto, erroneo distinguere due mercati rilevanti sulla base del comportamento di un soggetto che diviene, conseguentemente, l’artefice della distinzione del mercato. Il maggior ricavo medio unitario ottenuto su Linate rispetto a Malpensa risponde, dunque, ad una strategia di incremento dei prezzi dei biglietti per i passeggeri, a fronte di un miglior servizio prestato.

90. In merito all’affermazione contenuta nel provvedimento di avvio secondo cui i movimenti orari attualmente autorizzati su Linate (pari a 18) sarebbero largamente inferiori alle effettive potenzialità dello scalo, Alitalia-CAI ha sottolineato che la soglia di 32 movimenti orari risultava da uno studio richiamato in un documento della Commissione europea del 2000. La soglia, tuttavia, risulterebbe ampiamente sovradimensionata come dimostrato dal recente accordo di programma sottoscritto da ENAC e SEA in cui quest’ultima quantifica nel numero di 20 i movimenti orari massimi operabili sulla pista.

²⁰ Il riferimento, per tutti, è alla decisione della Commissione, nel caso *RyanAir/AerLingus*, cit.

²¹ Cfr. decisione della Commissione nell’operazione di concentrazione COMP/M.5747 - *Iberia/British Airways*, cit.

91. Peraltro, Alitalia-CAI ha fatto presente che lo studio utilizzato dalla Commissione stimava come capacità dell'aeroporto di Linate un traffico pari a otto milioni di passeggeri annui, limite che risulta superato sullo scalo milanese già con i 18 movimenti orari attualmente operati.

92. A conferma di ciò, Alitalia-CAI ha sottolineato che lo spazio inutilizzato di Linate è molto limitato, a causa della scarsa disponibilità di piazzole e di aeree di sosta per gli aeromobili. Al riguardo, ha concluso che lo scalo milanese, fatta eccezione per la lunghezza della pista, costituisce a tutti gli effetti un *city-airport*.

c) L'analisi sulle singole rotte

1) Le rotte da Linate verso il Sud

93. Impregiudicata la questione di principio per cui l'Autorità sarebbe chiamata a richiedere la rimozione esclusivamente di eventuali posizioni di monopolio, nonché della sostituibilità degli scali milanesi, Alitalia-CAI contesta l'analisi concorrenziale effettuata nella Comunicazione delle Risultanze Istruttorie in merito alle rotte in partenza/arrivo da Linate, sia per quanto concerne le rotte verso alcune destinazioni nell'Italia meridionale, che per quanto concerne il collegamento Linate-Fiumicino.

94. In particolare, per quanto concerne le rotte da/per Linate verso le città di Napoli, Bari e Palermo, Alitalia-CAI sottolinea come l'ingresso, nell'ultimo triennio, di nuovi operatori sulle rotte, così come il rafforzamento delle quote di mercato di quelli già attivi all'epoca della concentrazione, dimostra la contendibilità della posizione di mercato di Alitalia-CAI e l'assenza, non solo di una posizione di monopolio, ma addirittura di una posizione dominante tale da alterare stabilmente gli equilibri di mercato.

A dimostrazione dello scarso potere di mercato detenuto da Alitalia-CAI sulle rotte in questione, il vettore sottolinea l'andamento decrescente del ricavo medio del passeggero, nel triennio successivo all'operazione di concentrazione.

95. La medesima situazione di ricavo unitario discendente si registra anche sulle due rotte da Linate verso Brindisi e Lamezia Terme, sulle quali - a detta dell'Autorità - si registrerebbe una posizione di monopolio di Alitalia-CAI. Secondo quest'ultima, proprio l'andamento del ricavo medio passeggero dimostra, in assenza di altri vettori operanti sulle rotte in questione, l'impossibilità di imputare ad Alitalia-CAI il tipico comportamento del

monopolista presente su un mercato incontendibile ed è a sua volta dimostrazione della disciplina concorrenziale svolta da altri vettori concorrenti operanti sulle rotte Malpensa-Brindisi e Malpensa-Lamezia Terme.

96. A tale proposito, Alitalia-CAI sottolinea, che nel triennio di osservazione e sulla base degli atti al fascicolo, l'andamento del traffico (in termini di passeggeri trasportati) si è notevolmente ridotto sui collegamenti da Linate verso Brindisi e Lamezia Terme - ma la medesima considerazione vale per i collegamenti verso Napoli, Palermo e Bari - mentre lo stesso ha avuto andamento fortemente crescente per le rotte in partenza da Malpensa e Orio al Serio, con destinazione sempre per le città in parola.

Una simile circostanza fattuale - a detta di Parte - è chiaramente indicativa della sostituibilità per i consumatori dei tre scali milanesi per i collegamenti verso le destinazioni in questione.

97. Peraltro tale conclusione appare pacificamente acquisita a livello comunitario in quanto, in decisioni relative a rotte aeree da/per Milano con destinazioni che, seppure internazionali, presentavano tempi di percorrenza inferiori a quelli delle tratte in esame, i tre aeroporti della *catchment area* milanese sono stati considerati rientrare nello stesso mercato rilevante.

Proprio con riferimento allo scalo di Lamezia di Terme, peraltro, anche il giudice nazionale ha riconosciuto, nel caso *Alitalia/Volare*²², la sostituibilità, dal lato della domanda, dei due scali di Linate e Malpensa.

98. Da ultimo la Parte evidenzia che, ove sia riconosciuta la sostituibilità tra gli scali di Milano, in nessuno dei cinque mercati considerati - segnatamente Milano-Napoli, Milano-Palermo, Milano-Bari, Milano-Brindisi, Milano-Lamezia - Alitalia-CAI detiene quote superiori al 60%.

2) *La rotta Milano Linate-Roma Fiumicino*

99. Per quanto concerne, invece la rotta Linate-Fiumicino, Alitalia-CAI, impregiudicata la questione della sostituibilità tra gli scali milanesi, ha evidenziato che lo scenario di mercato presente a fine 2008 risulta totalmente modificato a seguito dell'ingresso dell'Alta Velocità nel 2009.

In ragione dei tempi di percorrenza comparabili tra i due mezzi di trasporto, ad oggi il treno è considerato da Alitalia un *competitor* a tutti gli effetti proprio sui collegamenti tra Roma e Milano.

100. A dimostrazione della disciplina concorrenziale esercitata dal treno

²² Cfr. decisione dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato nel caso C7667 – *Alitalia/Volare*, cit.

sull'aereo, Alitalia-CAI ha prodotto dati relativi all'andamento della propria domanda passeggeri - in costante decrescita già dai primi mesi del 2009 - e all'andamento dei propri ricavi medi unitari - parimenti in costante decremento dal 2009 e, in maniera ancor più significativa, dall'inizio del 2009 a seguito dell'ingresso dell'Alta Velocità a 3 ore.

In questo contesto vanno peraltro interpretati alcuni degli investimenti di Alitalia-CAI sulla rotta, quale l'attivazione di un servizio di *check-in "fast-track"*, al fine di ridurre ulteriormente i tempi complessivi di volo sul collegamento tra Fiumicino e Linate.

101. Studi di settore dimostrerebbero, a detta di Parte, come sul generale mercato dei collegamenti tra le città di Roma e Milano, dall'ingresso dell'alta velocità l'attrattività del trasporto aereo ha perso oltre 20 punti percentuali. Pertanto, alla data attuale, a fronte di un 10% dei collegamenti che avvengono con auto privata, circa il 55% degli spostamenti avviene per via ferroviaria, mentre poco più del 30% in aereo.

Sulla base di dati di fonte Trenitalia, il rapporto di tale società nei confronti di Alitalia-CAI sarebbe di 80 a 20 in termini di posti offerti sulla tratta Milano-Roma.

102. In ogni caso, anche a prescindere dalla disciplina esercitata dalla concorrenza intermodale, Alitalia-CAI, nella propria difesa, ha sostenuto come l'operazione di concentrazione del 2008 non abbia causato effetti unilaterali suscettibili di pregiudicare i consumatori.

Al riguardo la Parte ha sottolineato come non possa essere assunta a base di riferimento, sulla quale stimare gli effetti della concentrazione, la stagione IATA "*Winter 2008/2009*" in quanto stagione corrispondente ad un periodo di gravissima difficoltà della società, in commissariamento e prossima al fallimento. Pertanto, una più corretta base di calcolo per valutare gli effetti unilaterali dell'operazione sarebbe rappresentata dalla precedente stagione "*Summer 2008*".

103. Come emerge dal grafico che segue (**Grafico 9**), il ricavo medio unitario nella prima stagione *post-merger* ("*Summer 2009*") è significativamente inferiore a quello realizzato dalla società in fase *pre-merger*.

Grafico 9 - Andamento del ricavo medio per passeggero di Alitalia-CAI sulla tratta Roma Fiumicino - Milano Linate. Stagioni IATA "Summer 2008"- "Summer 2011".

[OMISSIS]

104. Anche nella stagione seguente tale valore (“*Winter 2009/2010*”), seppure in lieve ripresa, non recupera il *gap* con il livello iniziale. Successivamente, a partire dalla “*Summer 2010*”, il valore riprende a diminuire in corrispondenza con l’effettivo esplicarsi della disciplina concorrenziale dell’Alta Velocità.

105. Sulla base di tali circostanze fattuali, la Parte sostiene come, alla data attuale, non sia possibile né realistico ravvisare una posizione di monopolio di Alitalia-CAI sui collegamenti tra Roma e Milano.

ii) *Le argomentazioni dei vettori concorrenti e di SEA*

106. Nel corso dell’istruttoria alcuni vettori intervenienti nel procedimento hanno rappresentato le proprie posizioni in merito all’asserita sostituibilità tra i due scali aeroportuali di Milano Linate e Milano Malpensa.

107. In particolare, Air Dolomiti ha evidenziato che l’attivazione del servizio ferroviario *Malpensa Express* non è suscettibile di rendere più appetibile per la clientela lo scalo di Malpensa rispetto a quello di Linate in quanto i tempi di raggiungimento dello stesso dal centro della città rimangono comunque significativamente superiori.

Dal punto di vista dei vettori, inoltre, fare scalo a Malpensa piuttosto che a Linate comporta dei costi maggiori in quanto, in ragione dell’ampiezza dello scalo, della lunghezza delle piste, della distanza delle piazzole di sosta dalla struttura operativa dello scalo, le operazioni di decollo/atterraggio e ricovero aeromobili comportano un maggior consumo di carburante e un utilizzo più prolungato del personale in servizio.

A fronte di costi maggiori per la gestione delle operazioni di volo da Malpensa e della maggior appetibilità per la domanda, lo scalo di Linate consentirebbe di ottenere ricavi più elevati di circa il 10% rispetto a quelli realizzabili a Malpensa.

108. Il vettore Blu Panorama ha principalmente evidenziato che, in ragione delle differenze strutturali (in termini di distanza dal centro cittadino, viabilità, lunghezza delle piste), i due scali di Linate e Malpensa risultano naturalmente destinati a servire tipologie di traffico completamente diverse: domestico il primo e internazionale/intercontinentale il secondo. La diversa destinazione strutturale è stata poi sancita anche a livello normativo con i c.d. Decreti Bersani del 2000 e 2001.

Il vettore ha altresì evidenziato che in ragione della presenza del medesimo gestore (SEA) in entrambi gli scali non si registrano differenze significative

nelle tariffe richieste per lo svolgimento delle operazioni propedeutiche all'attività di volo.

109. easyJet ha reso noto, con comunicazione del 23 gennaio 2012, di beneficiare di alcuni incentivi, concessi da SEA, [omissis], per operare dallo scalo di Malpensa.

Per easyJet lo scalo di Linate risulta, pertanto, notevolmente più costoso rispetto a quello di Malpensa. Stime della società quantificano per il periodo ottobre 2010-settembre 2011 un corrispettivo medio per ogni passeggero imbarcato a Linate superiore del [10-50%] rispetto a quanto sopportato per i passeggeri in transito da Malpensa.

Se easyJet dovesse operare da Linate tutte le rotte che opera da Malpensa subirebbe un aggravio di circa [5-15] milioni di euro a titolo di corrispettivi da riconoscere a SEA, con una maggiorazione per ogni aeromobile in partenza di circa [200-1.000] euro.

Ciononostante, l'indice medio di redditività per easyJet risulta essere maggiore del [10-50%] su Linate rispetto a Malpensa, in ragione della preferenza accordata dai consumatori per la facilità di accesso al centro di Milano.

110. Nelle proprie memorie, nonché in sede di audizione finale, easyJet ha affermato, altresì, la mancanza di sostituibilità tra gli scali di Fiumicino e Ciampino in ragione delle carenze strutturali e logistiche che caratterizzerebbero quest'ultimo aeroporto. Le infrastrutture di Ciampino non risulterebbero infatti paragonabili a quelle di Fiumicino, in particolare per la tipologia di passeggeri *business*. Peraltro, l'assoluta carenza di spazi sul secondo scalo romano renderebbe impossibile la realizzazione di qualsiasi investimento specifico volto a riqualificare lo scalo.

111. Anche Meridiana ha sottolineato, con una breve nota pervenuta in data 7 febbraio 2012, la non sostituibilità dei due scali aeroportuali di Linate e Malpensa, principalmente in ragione del diverso regime regolamentare cui sono sottoposti.

Per Meridiana peraltro i due scali non sono sostituibili in ragione del tipo di traffico gestito dalla compagnia la quale, come noto, è affidataria di servizi aerei in regime onerato operati dagli scali di Cagliari e Olbia con destinazione Milano Linate, scalo individuato - nell'ambito della Conferenza dei Servizi - come l'aeroporto di maggiore interesse nell'ambito del sistema aeroportuale milanese.

Meridiana, pertanto, non è interessata a svolgere un traffico di *federaggio* tra più destinazioni che potrebbe essere, più efficacemente, basato su Malpensa.

Per quanto concerne i collegamenti *point-to-point* con partenza/destinazione Malpensa, questi appaiono rivolti agli utenti residenti nelle aree limitrofe allo scalo (Torino, Novara, Genova), piuttosto che ai residenti nella città di Milano.

Meridiana, inoltre, evidenzia la neutralità della scelta tra i due scali per quanto concerne i servizi offerti e il relativo livello tariffario, in quanto assolutamente analoghi e conformi tra loro.

Da ultimo, la società sottolinea l'irrelevanza dell'attivazione del servizio ferroviario *Malpensa Express*, in quanto la stazione di Cadorna non avrebbe la stessa attrattività della Stazione Centrale per la generalità della domanda.

112. Infine, in data 9 febbraio 2012, è giunta una breve nota da parte di SEA, i cui contenuti sono stati confermati in sede di audizione finale, nella quale il gestore aeroportuale degli scali di Milano Linate e Milano Malpensa ha affermato che la società ha diversificato la propria attività in funzione della natura dei due aeroporti, che devono considerarsi non sostituibili in considerazione, in primo luogo, dei richiamati decreti ministeriali. In particolare, i servizi offerti a Milano Malpensa sono stati sviluppati al fine di sfruttare appieno le sue potenzialità di scalo *hub*. La non sostituibilità tra i due aeroporti, inoltre, sarebbe ancor più marcata con riferimento specifico alla clientela *business* sulla tratta Roma-Milano in considerazione della durata limitata del viaggio e della differente ubicazione dei due scali milanesi rispetto al centro di Milano.

113. SEA, inoltre, ha sottolineato che i collegamenti ferroviari ad alta velocità non esercitano una sufficiente disciplina concorrenziale su Alitalia-CAI, neanche sulla tratta Milano-Roma. Per la clientela di tipo *business* che ha l'esigenza di effettuare nella stessa giornata il viaggio di andata e ritorno dalle due città, l'offerta di Trenitalia nella fascia oraria iniziale (prima delle 9) e finale (dopo le 17) della giornata non sarebbe sufficiente per considerare il collegamento ferroviario un'alternativa effettiva a quello aereo.

114. Da ultimo, SEA ha evidenziato come le frequenze settimanali operate dal Gruppo Alitalia sulla rotta Milano Linate-Roma Fiumicino si siano ridotte, dal 2008 al 2011, di circa 100 voli tanto nella stagione invernale quanto in quella estiva. Al tempo stesso, alcuni *slot* in possesso di Alitalia-CAI nello scalo di Milano Linate, precedentemente impiegati sulla rotta da/per Roma Fiumicino, sono stati utilizzati su altre tratte, prevalentemente internazionali. Ciò avrebbe permesso, peraltro, ai vettori appartenenti a *SkyTeam* di rafforzare sullo scalo di Milano Linate un'attività di *feederaggio* in contrasto con la *ratio* sottesa ai Decreti Bersani.

VIII. VALUTAZIONI

i) Premessa

115. Come specificato nel provvedimento di avvio d'istruttoria del 30 novembre 2011, oggetto del presente procedimento è la valutazione dell'impatto sul mercato dell'operazione di concentrazione tra i vettori Alitalia ed AirOne, sia al momento della fusione del 2008 che, ove la stessa avesse dato luogo alla costituzione di posizioni dominanti o di monopolio, alla data attuale.

Conseguentemente, la valutazione che segue avrà ad oggetto la valutazione degli effetti dell'operazione alla data del 2008 e la loro eventuale persistenza alla data attuale.

Come previsto dalla norma di legge, di cui all'art. 1, comma 10 del d.l. 134/2008, ove l'Autorità riscontri la persistenza di posizioni di mercato in capo ad Alitalia-CAI suscettibili di limitare od alterare la concorrenza, essa individua il termine entro il quale tali posizioni dovranno cessare.

116. La questione di natura procedurale, sollevata dalla Parte in sede di difese conclusive, relativa all'interpretazione della norma, nella misura in cui fa riferimento alla costituzione di posizioni di monopolio e non di posizioni dominanti - come normalmente avviene in materia di diritto *antitrust* -, sarà di volta in volta affrontata con riferimento alle singole rotte oggetto di valutazione nel presente caso.

ii) La sostituibilità tra aeroporti

117. Preliminare alla valutazione del caso di specie, in quanto prodromica all'individuazione dei mercati rilevanti sui quali valutare gli effetti dell'operazione realizzatasi nel 2008, è l'analisi della sostituibilità degli scali dell'area romana e milanese sui quali insistono le rotte in sovrapposizioni tra le Parti a seguito della concentrazione.

a) La sostituibilità tra gli scali romani

118. Per quanto concerne gli scali di Roma Fiumicino e Roma Ciampino, si osserva che, nonostante le diverse caratteristiche in termini di vocazione e dimensione degli stessi, appare possibile individuare un rapporto di sostituibilità.

Ciò in ragione soprattutto della comparabilità della distanza dal centro di Roma e, conseguentemente, dei tempi di raggiungimento: la distanza significativamente minore dello scalo di Ciampino dal centro di Roma, rispetto a quello situato nel Comune di Fiumicino (15 km. *contra* 32 km.), è tale da rendere appetibile per i consumatori e per alcuni vettori l'utilizzo dello scalo di Ciampino nonostante la minor offerta di servizi disponibili.

119. Gli scali di Roma Fiumicino e Roma Ciampino, pertanto, appartengono al medesimo mercato rilevante, identificabile nel “sistema aeroportuale della città di Roma”.

120. A favore di tale conclusione, peraltro mai contestata nei precedenti sia nazionali che comunitari in materia di trasporto aeroportuale²³, milita anche la circostanza di fatto che, nonostante alcuni problemi di traffico in fasce orarie di picco, non si registrano barriere amministrative o tecniche all'ingresso di nuovi operatori in entrambi gli scali. Pertanto, non si registrano limiti oggettivi all'espansione dell'operatività dei vettori già presenti in nessuno dei due scali in parola o all'ingresso di nuovi operatori.

Tale circostanza, parzialmente contestata dal vettore easyJet in sede di memorie finali - lamentando la difficoltà di acquisire nuovi *slot* sullo scalo di Fiumicino a fronte della decisione di non operare più da Ciampino a causa di un basso livello di gradimento della propria clientela -, appare confermata dal regolatore di settore, Assoclearance, che ha dichiarato di non avere domande inevase sugli scali di Fiumicino e Ciampino, in quanto è stato sempre possibile soddisfare le richieste di *slot* da parte dei vettori all'interno delle 2 ore precedenti o successive all'orario richiesto²⁴.

121. Conseguentemente, a fronte dell'assenza di barriere amministrative o strutturali all'ingresso di nuovi operatori o al rafforzamento dei vettori già attivi in entrambi gli scali, l'identificazione di un rapporto di sostituibilità tra gli scali del sistema aeroportuale di Roma, tale da far ritenere compresi o meno nello stesso mercato rilevante collegamenti da/per le medesime origini/destinazioni sulla città di Roma, risulta sostanzialmente ininfluenza ai fini della valutazione degli effetti dell'operazione di concentrazione tra Alitalia e AirOne.

b) La sostituibilità tra gli scali milanesi

122. Al contrario, la questione dell'asserita sostituibilità tra gli scali della

²³ Cfr., da ultimo, decisione della Commissione EU in merito all'operazione di concentrazione COMP/M.4439 - RyanAir/AerLingus, cit., p. 162

²⁴ Cfr. risposta di Assoclearance alla richiesta di informazioni, doc. 1.5.

catchment area di Milano, assume rilievo fondante per la valutazione degli effetti dell'operazione in esame, stante la carenza di *slot* sullo scalo di Linate, dovuta a limiti di natura sia strutturale che amministrativa.

123. Come nella parte in fatto del presente provvedimento già evidenziato, i tre aeroporti localizzati intorno alla città di Milano - Linate, Malpensa e Orio al Serio - presentano specifiche caratteristiche che possono differenziarli significativamente sia dal punto di vista della domanda che per quanto riguarda le condizioni di offerta dei vettori.

In particolare, le loro caratteristiche si apprezzano principalmente con riferimento alle rotte che presuppongono il ritorno in giornata su Milano o, al contrario, per quella parte della domanda diretta nelle altre province della Lombardia.

124. Conseguentemente, nella presente analisi, è valutata differentemente la sostituibilità tra gli scali milanesi - e, in particolare, tra quelli di Malpensa e Linate che, in ragione delle mutate condizioni di accessibilità del primo, presentano modalità e tempi di raggiungimento comparabili²⁵ - a seconda dei collegamenti aerei presi in considerazione.

Infatti, in ragione delle diverse caratteristiche della domanda di trasporto aereo delle singole rotte sulle quali è valutato il potere di mercato di Alitalia-CAI a seguito della concentrazione del 2008, vale a dire se caratterizzata da una maggiore attenzione al prezzo ovvero al tempo del viaggio e alla flessibilità del servizio, è possibile valutare differentemente la sostituibilità dal lato della domanda degli scali di Linate e Malpensa.

125. Come già evidenziato nel provvedimento di avvio della presente istruttoria, nonché nei precedenti dell'Autorità²⁶, la fungibilità dello scalo di Malpensa rispetto al *city-airport* di Linate non appare sostenibile per i passeggeri che si caratterizzano per una maggiore sensibilità al tempo e alla flessibilità del servizio (cosiddetti *time sensitive*), soprattutto per le rotte nazionali di breve durata caratterizzate dalla possibilità del ritorno in giornata.

Nel caso di specie, tale situazione appare contraddistinguere in particolare la tratta Roma-Milano, in ragione della percentuale particolarmente elevata di passeggeri che effettuano il viaggio di andata e ritorno nello stesso giorno.

126. Tale valutazione appare, peraltro, trovare conferma nelle argomentazioni sollevate dalle società intervenienti (in particolare, SEA ed easyJet) che, in considerazione delle modalità di funzionamento di entrambi

²⁵ Si ricorda che non esiste un servizio di trasporto pubblico che colleghi direttamente lo scalo di Orio al Serio con la città di Milano.

²⁶ Per tutti si rinvia al provvedimento dell'Autorità nel caso C7667 - *Alitalia/Volare*, cit..

gli aeroporti - peraltro gestiti dal medesimo operatore e in grado di erogare i medesimi servizi ai vettori aerei - hanno sostenuto la non sostituibilità, dal lato dell'offerta, dei due scali milanesi con particolare riferimento alla clientela *time sensitive* e *business*.

127. Al contrario, si deve ritenere che la mutata natura del traffico che insiste sullo scalo di Milano Malpensa, sempre più orientato sui collegamenti *point-to-point*, e, soprattutto, i miglioramenti registrati nel collegamento dello scalo con il centro di Milano - grazie principalmente all'avvio del servizio ferroviario ad alta velocità *Malpensa Express* - hanno sicuramente aumentato la sostituibilità dell'aeroporto di Malpensa con quello di Linate, almeno per la domanda caratterizzata da una elevata sensibilità al prezzo e una maggiore disponibilità a sopportare tempi di collegamento ancora lievemente superiori (la c.d. domanda *leisure* o *price sensitive*). A riprova di ciò, si richiama l'andamento della domanda per i collegamenti da Milano verso il Sud: dal 2009 al 2011, a fronte di una sensibile e costante discesa del volume di passeggeri delle rotte da/per Milano Linate per/da Bari, Brindisi, Lamezia Terme, Napoli e Palermo, si registra un contestuale aumento del trasportato sui collegamenti verso le medesime destinazioni dallo scalo di Malpensa e, in alcuni casi, di Orio al Serio (**Grafici A1-A5** in appendice).

128. Pertanto, in coerenza con i precedenti comunitari più volte richiamati, si deve ritenere che le rotte nazionali caratterizzate da un'elevata percentuale di passeggeri c.d. *overnight* (vale a dire, che effettuano il viaggio di andata e ritorno in giorni diversi) siano pienamente assimilabili ai collegamenti internazionali, in riferimento ai quali la sostituibilità tra i due scali milanesi appare consolidata²⁷.

iii) La posizione di mercato di Alitalia-CAI nelle rotte interessate

129. Come già esplicitato nella parte in fatto del presente provvedimento, l'operazione di concentrazione tra Alitalia ed AirOne ha dato luogo alla sovrapposizione delle quote delle Parti in diciotto rotte domestiche che, ai fini della presente valutazione, costituiscono altrettanti mercati rilevanti.

In ragione delle analogie ovvero delle peculiarità delle singole rotte sulle quali si sono registrati gli effetti della concentrazione del 2008, la

²⁷ Quanto alla sostituibilità degli scali di Linate e Malpensa con quello di Bergamo (Orio al Serio), benché quest'ultimo sia servito esclusivamente da vettori *low cost*, essa non può essere esclusa nel caso di collegamenti caratterizzati da un traffico di natura prevalentemente turistica, in cui si registra un'elevata percentuale di passeggeri *price sensitive*. Tuttavia, ai fini della valutazione oggetto del presente procedimento, la questione della sostituibilità tra gli aeroporti di Linate e Malpensa e quello di Bergamo può essere lasciata aperta.

valutazione dell'impatto concorrenziale della stessa sarà effettuata per distinti gruppi di rotte: *a*) le rotte da/per Roma (con l'eccezione della Linate-Fiumicino) e i collegamenti Napoli-Torino e Napoli-Venezia; *b*) i collegamenti da/per Linate verso il Sud (Napoli, Bari, Brindisi, Lamezia Terme, Palermo); *c*) la rotta Linate-Fiumicino.

a) I collegamenti sui quali non si era costituita o rafforzata una posizione dominante nel 2008

1) I collegamenti da/per Roma e Napoli-Venezia e Napoli-Torino

130. Per quanto concerne le rotte da/per Roma, si precisa che nel 2008 i collegamenti interessati erano serviti esclusivamente dallo scalo di Roma Fiumicino. Nel provvedimento di avvio, pertanto, tali rotte erano state individuate con riferimento a tale scalo.

In questa sede, stante l'accertata sostituibilità tra gli scali di Roma Fiumicino e Roma Ciampino, i mercati rilevanti, relativi a tali collegamenti, devono essere identificati con riferimento ai due scali del sistema aeroportuale della città di Roma.

131. Per quanto concerne le rotte nazionali da/per Roma, nonché in relazione alle tratte Napoli-Torino e Napoli-Venezia, si rileva che la posizione di mercato dell'operatore Alitalia-CAI, a seguito dell'operazione del 2008, risultava pienamente contendibile nonostante le significative quote di mercato, in termini di frequenze operate, detenute dalla società e, quindi, indipendentemente dalla presenza già nel 2008 di operatori concorrenti. Ciò, in ragione della disponibilità di *slot* negli scali origine/destinazione delle singole rotte.

132. Come sopra già ampiamente illustrato, la contendibilità delle quote detenute da Alitalia-CAI sulle rotte in parola è, peraltro, dimostrata dall'avvenuto ingresso, nel triennio successivo all'operazione di concentrazione, di nuovi vettori o dal rafforzamento delle posizioni di quelli già attivi.

In conseguenza di ciò, su tutte le rotte in esame, si è registrata la significativa riduzione del ricavo medio unitario, stimabile, in media, in circa il [5-20%].

133. Da quanto precede deve concludersi che, a seguito dell'operazione di concentrazione del 2008, sulle rotte Roma-Brindisi, Roma-Bari, Roma-Catania, Roma-Genova, Roma-Palermo, Roma-Pisa, Roma-Lamezia Terme,

Roma-Torino, Roma-Trieste, Roma-Venezia, Napoli-Torino e Napoli-Venezia, identificative di altrettanti mercati rilevanti, non si è determinata la costituzione né il rafforzamento di una posizione dominante del vettore Alitalia-CAI - stante la presenza di importanti e qualificati operatori quali easyJet, Meridiana e Windjet -, tale da ridurre in maniera sostanziale e durevole la concorrenza, come dimostrato dai fatti successivi sopra richiamati.

134. Conseguentemente, non assume rilievo, con riguardo a questo fascio di rotte la questione dell'oggetto dell'accertamento dell'Autorità, ai sensi dell'art. 1, comma 10 del d.l. 134/2008, se in termini di contestazione di posizione dominante o di monopolio. Infatti, in assenza nel dicembre 2008 della costituzione o del rafforzamento di una posizione dominante e, *a fortiori*, di monopolio, mancano i presupposti per verificare ad oggi una sua eventuale persistenza.

2) *Milano - Bari, Milano - Napoli, Milano - Palermo, Milano - Brindisi e Milano - Lamezia Terme*

135. Per quanto concerne le rotte da/per Milano verso Bari, Brindisi, Napoli, Palermo e Lamezia Terme, si precisa che nel provvedimento di avvio, in considerazione delle sovrapposizioni tra le quote di mercato delle Parti, erano stati considerati esclusivamente i collegamenti serviti dallo scalo di Milano Linate.

Al contrario in questa sede, stante l'accertata sostituibilità tra gli scali di Milano Linate e Milano Malpensa quantomeno per la clientela *non time sensitive* (e in particolare quella che non effettua il viaggio di andata e ritorno in giornata), che costituisce la componente largamente maggioritaria della domanda sulle rotte in esame (superiore, in media, all'85% del totale), i mercati rilevanti, relativi a tali collegamenti, devono essere identificati con riferimento ai due scali del sistema aeroportuale della città di Milano.

136. Pertanto, a seguito dell'operazione di concentrazione del 2008 la posizione di mercato di Alitalia-CAI, sebbene si sia indubbiamente rafforzata sulle rotte da/per Milano verso Bari, Brindisi, Napoli, Palermo e Lamezia Terme, ha risentito non solo della concorrenza effettuata dai vettori che servivano le rotte in questione da Linate, ma anche di quella esercitata dagli operatori attivi da/per Malpensa. In quest'ottica, rileva soprattutto la presenza di importanti e qualificati operatori, quali easyJet, Meridiana e Windjet.

137. Al riguardo rileva che su nessuna delle cinque rotte in questione, considerando sia i vettori operanti su Linate che quelli su Malpensa, la quota di mercato detenuta da Alitalia-CAI, in termini di frequenze operate, è mai superiore al 60%.

138. Sulle cinque rotte che collegano Milano con il Sud, pertanto, la concorrenza effettiva risulta tutt'altro che trascurabile. In ragione, poi, delle condizioni di ingresso che caratterizzano l'aeroporto di Malpensa (diversamente da quelle di Linate, piuttosto agevoli) anche la concorrenza potenziale può esercitare un ulteriore vincolo per le condotte di Alitalia-CAI.

139. A riprova di ciò, stanno i dati sull'andamento del volume di passeggeri trasportato sulle rotte in partenza da Linate e da Malpensa verso le medesime destinazioni: a fronte di un costante decremento del traffico da Linate, osservato per tutte e cinque le rotte in esame, si registra un significativo incremento di quello con origine/destinazione Malpensa. In conseguenza di ciò, nel 2011, il numero di passeggeri in partenza/arrivo da Malpensa verso le cinque città del Sud è stato sicuramente comparabile e, in alcuni casi, superiore, a quello da/per Linate.

Ciò ha comportato una riduzione non trascurabile del ricavo medio per passeggero realizzato da Alitalia-CAI sulle rotte in esame, che ha risentito della concorrenza esercitata dai vettori operanti su Malpensa e, in taluni casi, anche di quelli sullo scalo di Orio al Serio²⁸.

140. Conseguentemente, anche in questo caso, non assume rilievo, con riguardo a questo fascio di rotte in questione, l'accertamento dell'Autorità, ai sensi dell'art. 1, comma 10 del d.l. 134/2008, di una posizione dominante ovvero di monopolio. Infatti, in assenza, nel dicembre 2008, della costituzione o del rafforzamento di una posizione dominante e, *a fortiori*, di monopolio, mancano i presupposti per verificare ad oggi una sua eventuale persistenza.

²⁸ Per le rotte in esame, ad eccezione del collegamento tra Milano e Napoli, assume rilievo anche la sostituibilità tra gli scali di Linate e Malpensa con quello di Bergamo (Orio al Serio). Come sottolineato in precedenza (cfr. nota 27), tuttavia, ai fini della presente analisi, tale questione può essere lasciata aperta.

b) I collegamenti sui quali si era costituita una posizione di monopolio nel 2008 che persiste alla data attuale

1) *La rotta Milano Linate - Roma Fiumicino*

1.1 La non sostituibilità di Milano Linate e Milano Malpensa

141. Nonostante le migliorate condizioni di raggiungimento dello scalo di Milano Malpensa dalla città, le condizioni di accessibilità di Linate - identificabili essenzialmente nel minor tempo e nei minori costi di percorrenza - costituiscono ancora oggi un fattore determinante di preferenza per l'aeroporto di Linate, soprattutto in relazione al tipo di traffico sensibile al tempo e caratterizzato da una minore elasticità al prezzo.

142. In questo contesto assumono rilievo le caratteristiche della domanda di trasporto sulla tratta Milano-Roma, che la differenziano sensibilmente dalle altre rotte nazionali. In particolare, rispetto al complesso delle rotte nazionali, la tratta in questione si connota per una percentuale di viaggiatori che effettuano andata e ritorno nella stessa giornata particolarmente elevata [*omissis*].

143. Deve ritenersi, pertanto, che con riferimento alla tratta Milano-Roma, caratterizzata da una percentuale di passeggeri che effettua andata e ritorno nella medesima giornata e che viaggia nelle fasce iniziale e terminale della giornata ben più elevata di quella riscontrabile sulle altre rotte nazionali, gli scali di Milano Linate e Milano Malpensa costituiscano a tutt'oggi scali non sostituibili.

Pertanto, il collegamento Milano Linate-Roma identifica un mercato rilevante distinto.

1.2 Il vantaggio competitivo di Alitalia-CAI su Milano Linate

144. Ai fini della valutazione dell'impatto dell'operazione di concentrazione Alitalia-CAI sulle rotte Linate-Roma, in linea generale e preliminarmente, va ricordato che, a seguito della concentrazione, il nuovo vettore ha assunto la titolarità di circa il 70% degli *slot* da/per Linate e che oggi tale percentuale, pur essendo più contenuta, è comunque pari a circa il 67%. Nessuno degli altri vettori, titolari di *slot* sullo scalo in questione, dispone di più del 5-6%

(segnatamente, easyJet e Meridiana).

Ciò le garantisce un vantaggio concorrenziale difficilmente replicabile che assume particolare rilievo con riferimento alla rotta verso Roma Fiumicino.

145. Ciò è risultato dalle modalità di applicazione della normativa di cui ai Decreti Bersani che hanno comportato un “effetto moltiplicativo” di assegnazione delle bande orarie a vantaggio delle compagnie aeree articolate in gruppi societari.

Infatti, il numero massimo di *slot* per soggetto è attribuito sulla base delle licenze detenute, per cui se un vettore detiene più licenze può essere assegnatario di più coppie di *slot* sulla stessa rotta.

In altri termini, le modalità di assegnazione degli *slot* hanno consentito la sommatoria degli *slot* a disposizione di Alitalia e AirOne, entrambe articolate in gruppi societari che detenevano più di una licenza.

146. In considerazione delle peculiarità della domanda di trasporto sulla tratta Roma Fiumicino-Milano Linate, un vettore che detenga un numero di *slot* limitato su Linate e che voglia operare sulla rotta in concorrenza con Alitalia-CAI sarebbe costretto a “destinare” la quasi totalità dei diritti di decollo/atterraggio nella sua disponibilità alla rotta verso Roma Fiumicino, mutando radicalmente il proprio modello di *business*.

In questa prospettiva, la concorrenza potenziale di vettori titolari di *slot* da/per Linate oggi utilizzati su altri collegamenti non appare particolarmente credibile e idonea a disciplinare la posizione di monopolio di Alitalia-CAI.

1.3 La costituzione della posizione di monopolio

147. Sulla rotta Milano Linate-Roma Fiumicino, in virtù dell’operazione di concentrazione del 2008, Alitalia-CAI è diventata il primo operatore con una quota di mercato, in termini di frequenze operate, di poco inferiore al 100%. Peraltro, a seguito dell’uscita dal mercato del solo *competitor* attivo sulla tratta al momento della concentrazione (Meridiana), Alitalia-CAI è divenuto l’unico vettore aereo che serve il collegamento Milano Linate-Roma Fiumicino.

148. A dimostrazione del rafforzamento del potere di mercato e della situazione di monopolio che si era creata sulla rotta in questione successivamente alla realizzazione dell’operazione di concentrazione, stanno innanzitutto i dati sui prezzi e sulla quantità offerta di Alitalia-CAI, illustrati nei **Grafici 1 e 2**.

Stante l'assenza di qualsivoglia disciplina concorrenziale (effettiva - dopo l'uscita di Meridiana dal mercato non esiste alcun vettore aereo che opera sulla tratta -, potenziale - a causa delle barriere amministrative dettate dai Decreti Bersani non è possibile l'ingresso di nuovi operatori su Linate - o intermodale - all'inizio del 2009 il collegamento ferroviario ad alta velocità tra Roma e Milano impiega più di tre ore e trenta minuti), Alitalia-CAI ha ridefinito l'offerta precedentemente garantita individualmente dai due vettori effettuando una drastica riduzione del numero di frequenze giornaliere, passate da [65-75] nella stagione della *merger* "Winter 2008/2009" a [50-60] nelle stagioni "Summer 2009" e "Winter 2009/2010" (**Grafico 2**). In tal modo, il nuovo vettore ha realizzato significative efficienze, riuscendo ad aumentare sensibilmente il *load factor* di ogni volo (il coefficiente medio di riempimento è passato dal [40-50%] nella stagione IATA "Winter 2008/2009" a oltre il [45-55%] nelle due stagioni successive). Tale guadagno di efficienza, tuttavia, non si è tradotto - neanche in parte - in un beneficio in termini di riduzione dei prezzi per i passeggeri, come evidente dall'andamento crescente del ricavo medio per passeggero nelle stagioni IATA "Winter 2008/2009" e "Summer 2009" (**Grafico 1**).

149. Al riguardo, occorre evidenziare che l'incremento del ricavo medio per passeggero non è stato determinato solo da un calo del numero complessivo di passeggeri trasportati, posto che la variazione osservata di questi ultimi non è sufficiente, se non accompagnata da un contestuale aumento dei prezzi, a spiegare l'aumento del ricavo medio per passeggero registratosi nelle prime due stagioni post-concentrazione.

150. Inoltre, a riprova della strategia di aumento dei prezzi e riduzione della quantità offerta, posta in essere da Alitalia-CAI dopo il dicembre 2008, sta anche l'andamento del ricavo per posto/km offerto, altra misura comunemente usata nel settore come indicatore di redditività di una rotta (**Grafico 1**)²⁹. Dai dati emerge, infatti, che il sostanziale incremento fatto registrare da tale indicatore a seguito della concentrazione - da [8-13] €/posto/km nella stagione IATA "Winter 2008/2009" a [10-15] €/posto/km in quella "Winter 2009/2010" (con un incremento pari a circa il [30-40%]) - non può essere unicamente il risultato della diminuzione del numero delle frequenze operate (e, quindi, del numero di posti offerti a cui l'indicatore è

²⁹ Il ricavo medio per posto/km offerto (noto con l'acronimo inglese *RASK*) costituisce una misura del ricavo unitario per un vettore aereo su una data rotta. Il *RASK* - ottenuto dividendo varie misure del ricavo operative per la quantità di posto/km offerta - indica il ricavo realizzato per ogni posto, ponderato per la lunghezza della tratta, offerto dal vettore. Ipotizzando che il livello dei costi unitari non vari significativamente nel periodo considerato, la variazione del *RASK* rappresenta una buona *proxy* dell'andamento della redditività del servizio di trasporto aereo su una data rotta nel tempo.

parametrato): per riprodurre la variazione osservata del ricavo per posto/km offerto è necessario che si abbia anche un contemporaneo aumento dei prezzi.

151. Quanto all'obiezione di Alitalia-CAI, sollevata in sede di memoria finale, sull'inadeguatezza della stagione IATA assunta nella Comunicazione delle Risultanze Istruttorie come base di riferimento per stimare gli effetti della concentrazione, vale a dire la stagione "Winter 2008/2009" e sulla necessità di effettuare nuovamente il calcolo prendendo a riferimento la stagione "Summer 2008", essa non appare accoglibile per le considerazioni che seguono.

152. In primo luogo, occorre evidenziare come, nonostante la stagione IATA "Winter 2008/2009" rappresenti effettivamente il periodo in cui l'operazione di concentrazione ha avuto luogo (dicembre 2008) - e, pertanto, in linea di principio non costituisce correttamente la stagione *pre-merger* -, fino all'inizio della nuova stagione IATA "Summer 2009" (aprile 2009) i due vettori hanno continuato ad operare commercialmente come due entità distinte, senza sostituire fin dal momento della realizzazione della concentrazione le proprie strategie di *pricing* e di volume di offerta con una strategia unica. A dimostrazione di ciò sta il numero di voli operati sulla tratta in questione che nella stagione "Winter 2008-2009" è ancora pari a [65-75], somma dell'offerta garantita individualmente dai due vettori, Alitalia e AirOne. Nella stagione successiva, come detto, il numero delle frequenze giornaliere scende a [50-60]. Pertanto, è solo a partire dalla stagione "Summer 2009" che Alitalia-CAI opera come vettore unico con una strategia commerciale differenziata rispetto a quella *pre-merger*.

153. In secondo luogo, il valore del ricavo medio per passeggero fornito da Alitalia-CAI per la stagione "Summer 2008", pari a [120-160] €pax (pertanto ben superiore non solo al valore di [100-130] €pax relativo alla stagione "Winter 2008-2009", ma anche ai valori di [120-140] e [130-160] €pax delle due stagioni successive, "Summer 2009" e "Winter 2009-2010", a dimostrazione - a detta di Parte - che l'operazione di concentrazione avrebbe condotto al risultato paradossale di una riduzione dei prezzi a fronte della costituzione di un monopolio non contendibile) è relativo esclusivamente ad una delle due parti della concentrazione, segnatamente Alitalia, che storicamente è il vettore con un livello di prezzi più elevato. In altri termini, Alitalia-CAI non ha fornito il dato del ricavo unitario realizzato da AirOne nella stagione "Summer 2008", rendendo così impossibile il calcolo del prezzo medio effettivo dei due vettori prima della realizzazione dell'operazione di concentrazione.

154. Peraltro, a ulteriore conferma delle precedenti considerazioni in replica all'obiezione di Alitalia-CAI, sta la circostanza che, sulla base dei dati comunicati da Alitalia nell'ambito dell'operazione di concentrazione realizzata il 3 dicembre 2008³⁰, la media ponderata del ricavo unitario dei due vettori nella stagione "Summer 2008" è stimabile in poco più di [110-130] €/pax. Da ciò risulta, pertanto, che il ricavo medio unitario è aumentato, rispetto alla stagione IATA "Summer 2008", di circa il [1-10%] nella stagione "Summer 2009" e di più del [10-25%] in quella "Winter 2009-2010", confermando l'incremento di prezzo realizzato da Alitalia-CAI a seguito dell'operazione di concentrazione.

155. Quanto precede dimostra inequivocabilmente il rafforzamento del potere di mercato di Alitalia-CAI sulla Roma-Milano seguito all'operazione di concentrazione del 2008, nonché i significativi effetti unilaterali scaturiti dall'operazione stessa (consistiti nel contestuale aumento dei prezzi e nella riduzione della quantità offerta).

1.4 La disciplina della concorrenza intermodale

156. L'avvio del servizio ferroviario ad alta velocità tra Roma e Milano in tre ore, avvenuto a dicembre del 2009, ha comportato indubbiamente un beneficio per i consumatori in termini di un ampliamento della possibilità di scelta. Di tale circostanza Alitalia-CAI ha inevitabilmente dovuto tener conto nella definizione della propria strategia commerciale.

Parimenti è pacifico che, conformemente a tutti i precedenti comunitari in cui tale rapporto è stato valutato, la concorrenza intermodale risulta in grado di esercitare una indubbia disciplina al potere di mercato del vettore aereo, solo con riferimento a collegamenti inferiori ai 400 km.

In nessun precedente comunitario, peraltro, le condizioni di ingresso per operare il collegamento aereo erano caratterizzate da barriere regolamentari così peculiari quali quelle che interessano lo scalo di Milano Linate.

157. Nel caso di specie, a partire dalla stagione IATA "Summer 2010", quando il collegamento ferroviario ad alta velocità Roma-Milano si è pienamente sviluppato, Alitalia-CAI ha subito una diminuzione del numero di passeggeri trasportati e una contrazione del ricavo medio unitario. Contestualmente, Trenitalia ha visto incrementare significativamente il

³⁰ Cfr., in particolare, allegato F5.2 al formulario dell'operazione di concentrazione C9812 (notificata il 20 novembre 2008).

volume complessivo di passeggeri trasportati sulla tratta.

158. Quanto alla parte di domanda che successivamente al dicembre 2009 ha sostituito il servizio di trasporto aereo con quello ferroviario, dai dati agli atti del fascicolo emerge che essa è pari a circa il [10-20%] annuo. Come evidenziato in precedenza, tale valore risulta pari all'estremo inferiore dell'intervallo stimato dell'impatto dell'Alta Velocità sulla domanda di trasporto aereo, ed è ben inferiore a quanto osservato in situazioni analoghe in altri paesi europei, dove la riduzione dei passeggeri dell'aereo è stato quantificata fino al 30%.

159. Alitalia-CAI, in sede di memorie difensive, ha contestato tali dati, sostenendo che il numero di passeggeri perso a favore dell'Alta Velocità può essere valutato in circa [500.000-1.000.000] unità su base annua, pari a circa il [20-30%] dei clienti dell'aereo prima dell'avvio del servizio ferroviario. Tale stima è ottenuta mediante un modello econometrico in cui la variazione del numero di passeggeri trasportati da Alitalia-CAI è spiegata da una variabile dicotomica che assume valore nullo prima dell'ingresso dell'Alta Velocità e unitario successivamente a tale ingresso.

160. Sul punto si deve notare che nell'esercizio svolto da Alitalia-CAI l'inizio del servizio ferroviario ad alta velocità è fatto coincidere con il mese di dicembre 2008, quando cioè è stato avviato il collegamento ferroviario tra Roma e Milano in tre ore e trenta minuti. Come argomentato sopra, il servizio ferroviario ad alta velocità che deve essere preso in considerazione per apprezzarne l'eventuale disciplina concorrenziale sul trasporto aereo è quello, avviato nel dicembre 2009, che consente di collegare le due città in poco meno di tre ore.

Replicando l'analisi svolta da Alitalia-CAI, tenendo conto della data corretta di ingresso dell'Alta Velocità, si ottiene un impatto ben inferiore, pari circa al [10-20%], in linea con quanto osservato dai dati riportati nel **Grafico 6**.

161. Quanto alla riduzione del ricavo medio per passeggero, Alitalia-CAI ha affermato che la diminuzione delle tariffe medie (approssimate dal ricavo medio per passeggero) osservata tra le stagioni IATA "Summer 2009" (prima dell'avvio dell'Alta Velocità di 3h) e "Summer 2011" (prima stagione *post* Alta Velocità), pari a circa il [1-10%], sarebbe dovuta proprio all'ingresso dell'Alta Velocità e, inoltre, che ciò avrebbe comportato anche una riduzione del prezzo medio delle due modalità di trasporto, ponderato per le rispettive quote di mercato.

162. Sul punto occorre evidenziare, tuttavia, come, in primo luogo, il ricavo medio per posto/km offerto - indicatore che "misura" il livello di redditività

per un vettore di una data rotta -, non abbia registrato, a seguito dell'ingresso dell'Alta Velocità, un decremento significativo, posto che il valore relativo alla stagione "Summer 2011" risulta sostanzialmente in linea con quelli registrati nelle stagioni "Summer 2009" e "Winter 2009/2010", precedenti dunque all'avvio del servizio ferroviario ad alta velocità. Ciò a riprova del mantenimento da parte di Alitalia-CAI di un'autonomia di comportamento che l'Alta Velocità non è risultata in grado di condizionare.

163. Inoltre, la diminuzione del ricavo medio per passeggero di Alitalia-CAI deve imputarsi - oltre che alla presenza, quantomeno per una parte della domanda, dell'alternativa rappresentata dal trasporto ferroviario ad alta velocità - anche ad uno spostamento dei passeggeri che utilizzano l'aereo dalle tariffe di tipo "business" a quelle di tipo "leisure". In presenza di tale spostamento, la diminuzione del ricavo medio per passeggero risulta ben più marcata di quella della quantità totale di passeggeri trasportati. Tale fenomeno risulta evidente, in particolare, se si analizza l'andamento della domanda nelle diverse fasce orarie della giornata.

1.4.1 Le fasce orarie

164. Nelle due fasce orarie a più alta domanda (segnatamente, quella prima delle 9 e quella dopo le 17), in cui, confrontando la stagione IATA "Winter 2010/2011" con quella "Winter 2009/2010", il numero di passeggeri che hanno acquistato un biglietto in tariffa "business" (pari a circa il [20-40%] del totale) è diminuito del [15-25%] nella fascia oraria del mattino e del [5-20%] in quella della sera. Nello stesso periodo, i passeggeri con tariffa "leisure" (pari al restante [60-80%] del totale) sono aumentati, in entrambe le fasce orarie, del [1-10%].

Tale "ricomposizione" della domanda appare potersi spiegare con una maggiore sensibilità al prezzo anche da parte della clientela tradizionalmente più "time sensitive", che ha preferito acquistare biglietti più "rigidi" ed economici.

165. Al riguardo, Alitalia-CAI ha affermato che nelle fasce orarie a più alta domanda, quella del mattino e quella serale, si sarebbe registrato un significativo trasferimento di passeggeri, appartenenti soprattutto al segmento *business*, verso l'Alta Velocità; ciò sarebbe dimostrato dal sostanziale ridimensionamento della clientela *business* (scesa, tra le stagioni IATA "Summer 2009" e "Summer 2011", da circa il [20-40%] del totale dei passeggeri trasportati a circa il [10-30%]), unito alla diminuzione in termini

assoluti del numero di passeggeri.

166. Tale analisi, tuttavia, non appare condivisibile posto che, a fronte della diminuzione del numero di passeggeri trasportati da Alitalia-CAI in classe “*business*” si è assistito, nel complesso e in tutte le fasce orarie ad eccezione di quella dalle 9 alle 13, ad un contestuale aumento del numero di passeggeri in classe economica, così da determinare una variazione molto contenuta (pari a circa il [1-10%]) del numero totale di passeggeri trasportati (“*Winter 2010/2011*” rispetto a “*Winter 2009/2010*”). La contrazione del numero di biglietti di tipo *business* venduti da Alitalia-CAI appare, al contrario, spiegabile, come già richiamato sopra, dalla maggiore sensibilità al prezzo anche da parte della clientela tradizionalmente più “*time sensitive*” che ha acquistato biglietti più economici.

167. A riprova del limitato vincolo disciplinante costituito dalla concorrenza intermodale nelle due fasce orarie a maggiore domanda stanno soprattutto i dati relativi alla percentuale di passeggeri che effettuano lo spostamento di andata e ritorno tra Roma e Milano nell’arco della stessa giornata. Infatti, a fronte di una media di tale tipologia di domanda pari a circa il 12% sul complesso delle destinazioni domestiche da/per Linate, il medesimo dato riferito alla tratta Roma Fiumicino-Milano Linate è pari a più del [20-40%].

168. Come mostrato dal **Grafico 8**, peraltro, tale percentuale ha registrato un incremento tra le stagioni IATA “*Winter 2009/2010*” e “*Winter 2010/2011*” e solo una riduzione marginale tra le due stagioni estive successive all’avvio dell’Alta Velocità di 3h (“*Summer 2010*” e “*Summer 2011*”). Ciò a fronte di un ricavo medio per passeggero realizzato da Alitalia-CAI con riferimento a tale gruppo di consumatori superiore, in media, di circa [20-40] €pax a quello medio dell’intera domanda³¹ e di una diminuzione del prezzo del biglietto per i viaggiatori “in giornata” ben più contenuta di quella registrata dal prezzo medio complessivo. Tali evidenze, pertanto, devono essere apprezzate anche in considerazione della strategia di *pricing* particolarmente aggressiva posta in essere da Trenitalia che offre sconti significativi ai passeggeri che effettuino lo spostamento di andata e ritorno tra Roma e Milano nella stessa giornata, ma che tuttavia incide solo parzialmente.

1.5 Conclusioni

169. In conclusione, a seguito dell’operazione di concentrazione del 2008, il vettore Alitalia-CAI ha significativamente rafforzato il suo potere di mercato,

³¹ Tale differenza corrisponde ad una maggiorazione di circa il [5-30%] rispetto al ricavo medio per passeggero totale.

acquisendo, sulla rotta Milano Linate-Roma, una posizione di monopolio non disciplinata in alcun modo, non solo dalla concorrenza effettiva (sin quando sulla rotta è stata presente anche Meridiana) ma neanche da quella potenziale, in ragione dell'impossibilità per altri vettori aerei di entrare sul mercato, stante la scarsità degli *slot* a disposizione sullo scalo milanese, imputabile a ragioni regolamentari/amministrative.

Tale situazione di monopolio ha prodotto un danno ai consumatori sia in termini di aumento del prezzo medio del biglietto sia in termini di un minor numero di voli disponibili ogni giorno.

170. Tale situazione, nonostante l'attivazione di servizi di trasporto ferroviario passeggeri ad alta velocità sulla tratta Roma-Milano non risulta, alla data odierna, modificata in maniera tale da poter configurare una situazione di concorrenza intermodale sulla tratta considerata. La concorrenza costituita dal treno, come sopra ampiamente argomentato, non è tuttora idonea a disciplinare sufficientemente i comportamenti di Alitalia-CAI, né in termini di spostamento di una parte sostanziale della domanda dal servizio di trasporto aereo a quello ferroviario, né di effettiva riduzione del ricavo medio per passeggero tale da produrre benefici per il passeggero.

171. La riduzione del ricavo medio per passeggero registratasi a partire dalla stagione IATA "*Winter 2009/2010*" in concomitanza con l'avvio del servizio di Alta Velocità appare, infatti, in buona misura imputabile alla minore disponibilità a pagare anche da parte della clientela più sensibile al tempo, la quale si è mostrata più propensa a rinunciare all'acquisto di biglietti con tariffe "*business*" a favore di quelli "*leisure*" meno flessibili, ma più economiche.

172. Lo spostamento della domanda dall'aereo verso il trasporto ferroviario ad alta velocità risulta, inoltre, decisamente più contenuto nelle fasce orarie più remunerative del mattino e della sera, che consentono viaggi andata e ritorno nella medesima giornata. Pertanto, per i passeggeri che tendono a privilegiare queste fasce orarie (che costituiscono in media [*omissis*] della domanda totale sulla rotta Milano Linate-Roma), il treno appare ancora oggi presentare un grado di sostituibilità con l'aereo contenuto e, soprattutto, solo parzialmente in grado di disciplinare il potere di mercato di Alitalia-CAI³².

173. In conclusione, con riferimento alla rotta Roma Fiumicino - Milano Linate, Alitalia-CAI detiene ad oggi ancora una posizione di monopolio, come acquisita a seguito dell'operazione di concentrazione realizzatasi a

³² Tale conclusione risulta, peraltro, il linea con quanto affermato dalla Commissione UE nelle decisioni relative ai casi COMP/M.3280 - *Air France/KLM*, cit. (paragrafi 71-72) e COMP/M.3770 - *Lufthansa/Swiss*, cit. (paragrafi 56-59).

dicembre 2008.

174. Affinché il rafforzamento del potere di mercato sulla Milano Linate - Roma, determinatosi a seguito della concentrazione, sia completamente rimosso appare dunque necessaria la presenza di un effettivo vincolo concorrenziale. Tale vincolo non può che essere rappresentato dalla presenza di un altro vettore aereo in grado di contendere ad Alitalia-CAI i passeggeri che utilizzano i voli della prima mattinata e della tarda serata. Sulla base delle evidenze agli atti e delle esperienze verificatesi sul mercato in questione (segnatamente, l'uscita di Meridiana dalla rotta), il vettore concorrente, per poter rappresentare un'alternativa credibile all'*incumbent*, dovrebbe poter disporre di un numero di *slot* sufficiente a garantire la dimensione minima efficiente dell'offerta e un'articolazione delle frequenze idonea a garantire un'offerta adeguata nelle fasce orarie a più alta domanda.

RITENUTO, pertanto, che l'operazione in esame ha determinato la creazione di una posizione di monopolio non contendibile, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza, sulla rotta Milano Linate - Roma e che tale posizione continua a sussistere alla data attuale;

CONSIDERATO che, ai sensi all'articolo 1, comma 10, del decreto legge 28 agosto 2008, n. 134, l'Autorità è chiamata unicamente ad indicare il termine entro il quale la posizione di monopolio detenuta da Alitalia-CAI deve essere rimossa, consentendo l'accesso al mercato a nuovi operatori in grado di rappresentare un vincolo concorrenziale al potere di mercato attualmente esercitato da Alitalia-CAI;

DELIBERA

a) che il termine entro il quale la società Alitalia - Compagnia Aerea Italiana S.p.A. deve rimuovere la posizione di monopolio sulla rotta Milano Linate - Roma, accertata ad esito della presente istruttoria, è fissato al 28 ottobre 2012, data di inizio della stagione IATA "*Winter 2012/2013*";

b) che la società Alitalia - Compagnia Aerea Italiana S.p.A. informi l'Autorità delle misure adottate per ottemperare alla presente delibera entro il termine di novanta giorni dalla notifica del presente provvedimento.

Il presente provvedimento verrà notificato ai soggetti interessati 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, lettera *b*), del Codice del processo amministrativo (Decreto Legislativo 2 luglio 2010, n. 104), entro sessanta giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica ai sensi dell’articolo 8 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

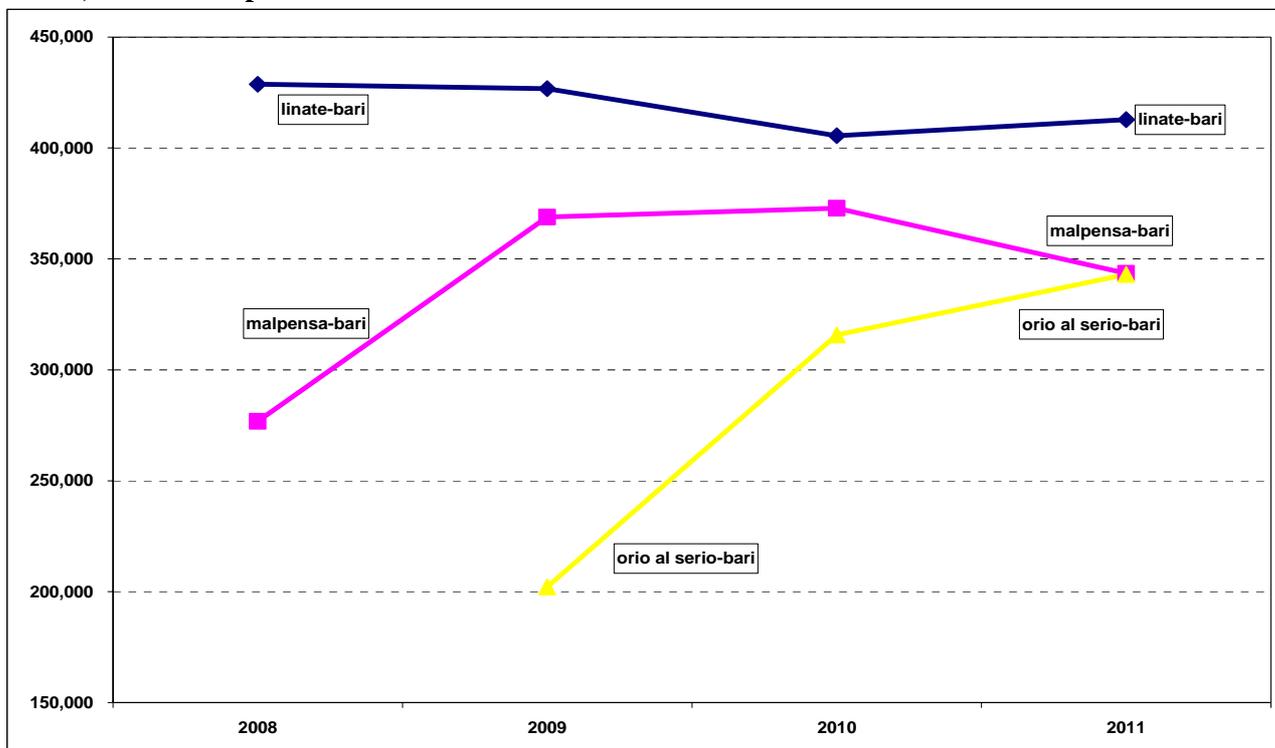
Roberto Chieppa

IL PRESIDENTE

Giovanni Pitruzzella

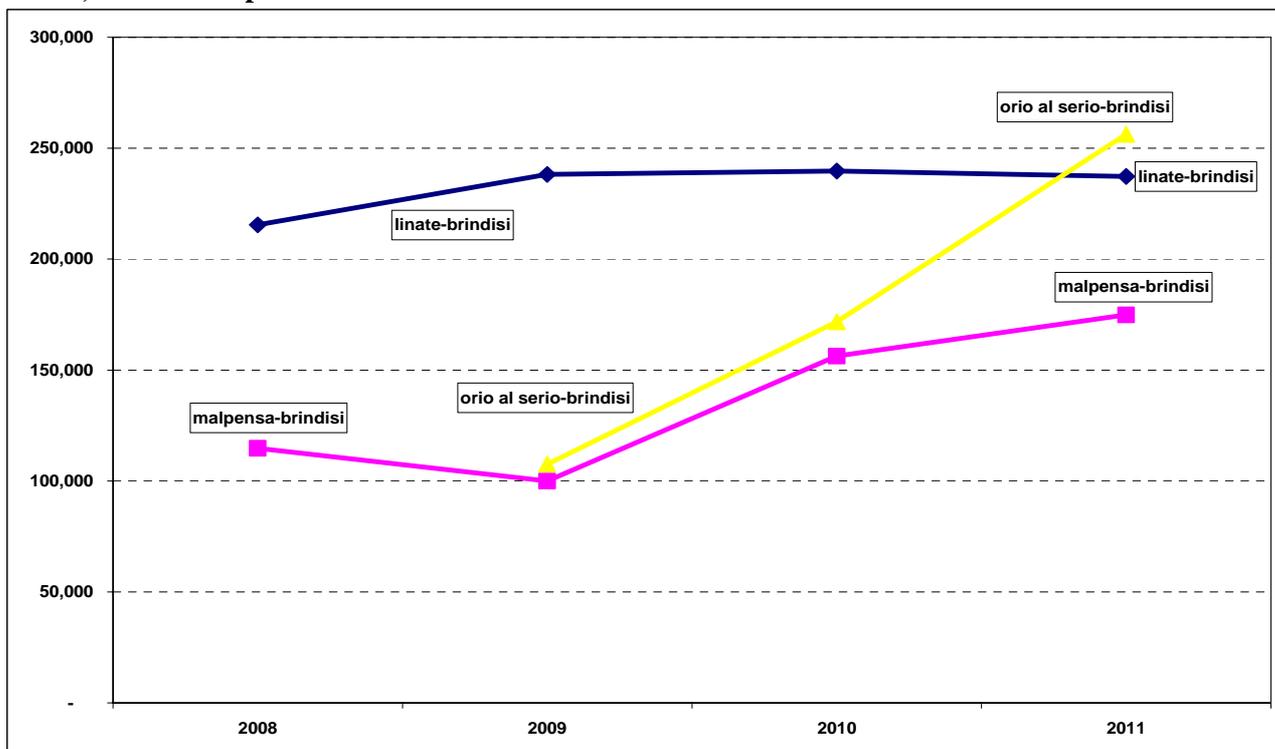
APPENDICE

Grafico A1 - Andamento del numero di passeggeri trasportati verso Bari da/per Milano Linate, Milano Malpensa e Orio al Serio. Anni: 2008 - 2011.



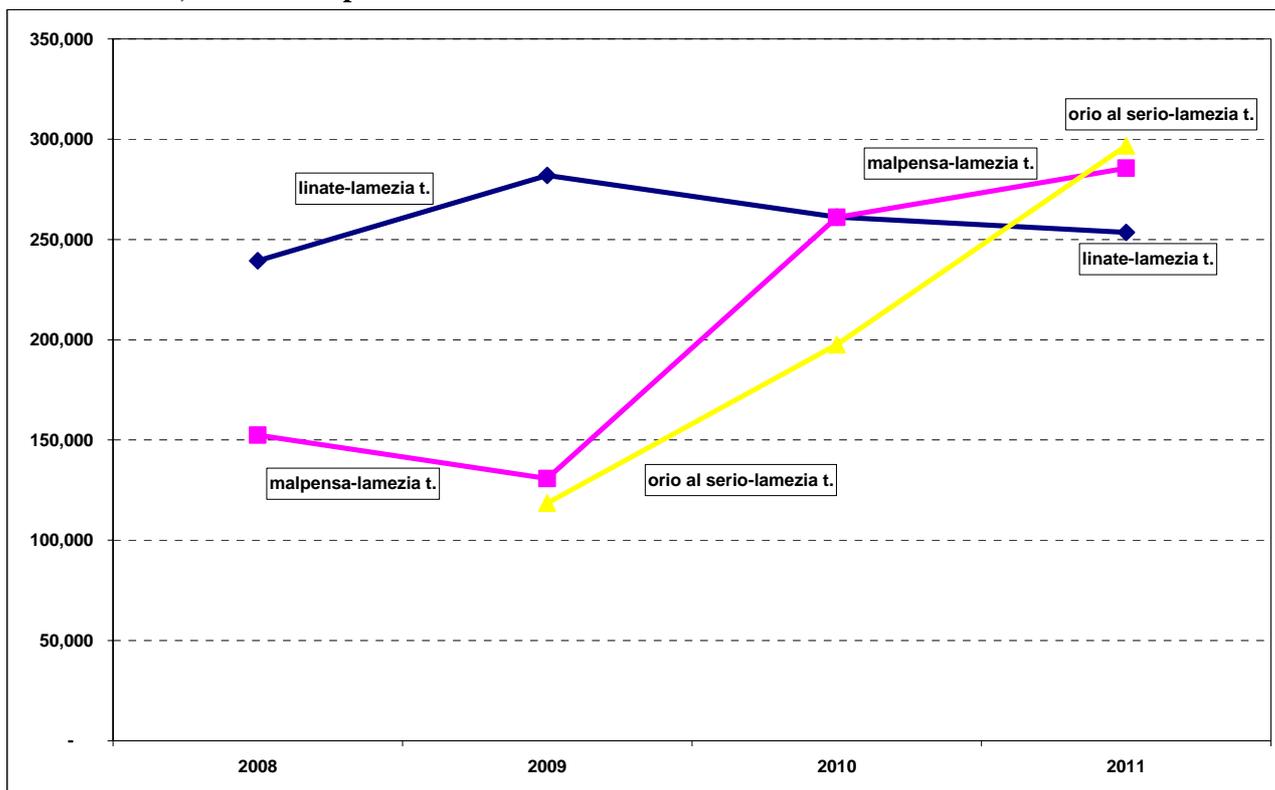
Fonte: ENAC, Dati di traffico, 2008, 2009, 2010 e 2011.

Grafico A2 - Andamento del numero di passeggeri trasportati verso Brindisi da/per Milano Linate, Milano Malpensa e Orio al Serio. Anni: 2008 - 2011.



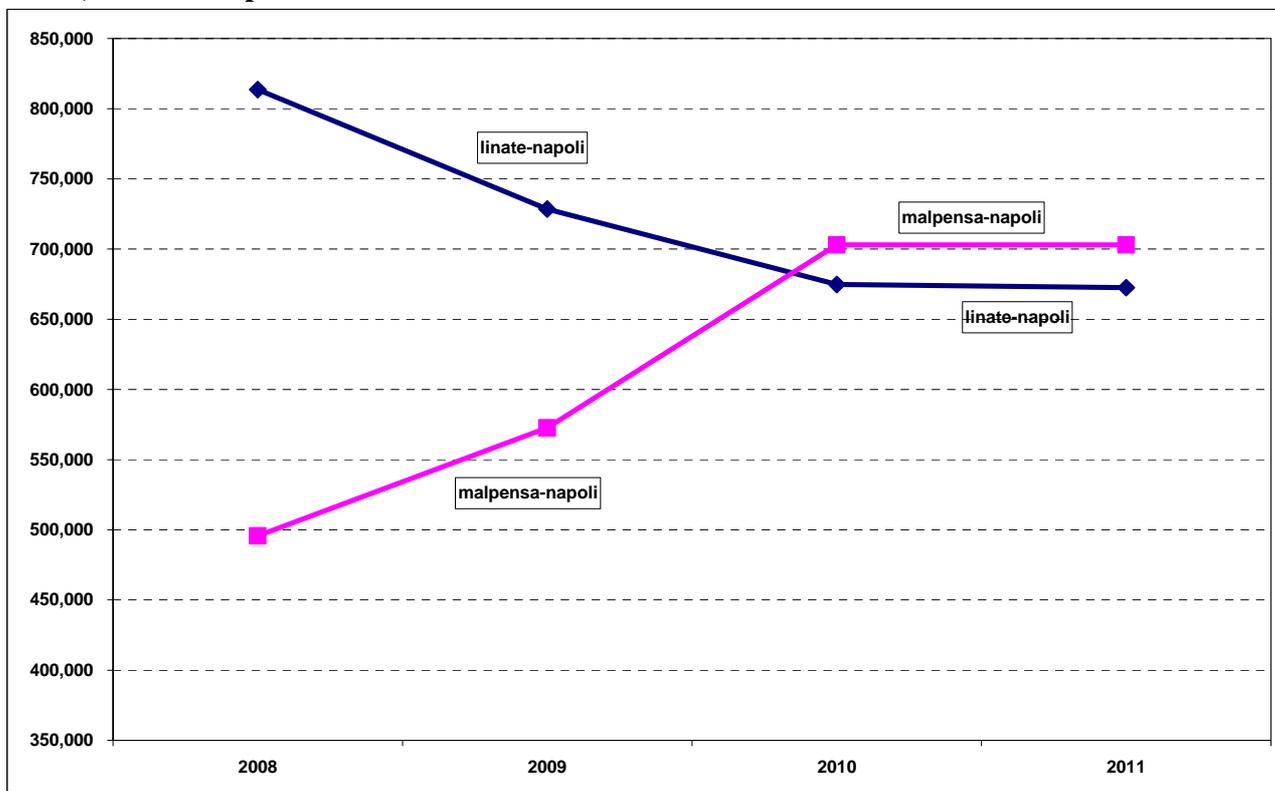
Fonte: ENAC, Dati di traffico, 2008, 2009, 2010 e 2011.

Grafico A3 - Andamento del numero di passeggeri trasportati verso Lamezia Terme da/per Milano Linate, Milano Malpensa e Orio al Serio. Anni: 2008 - 2011.



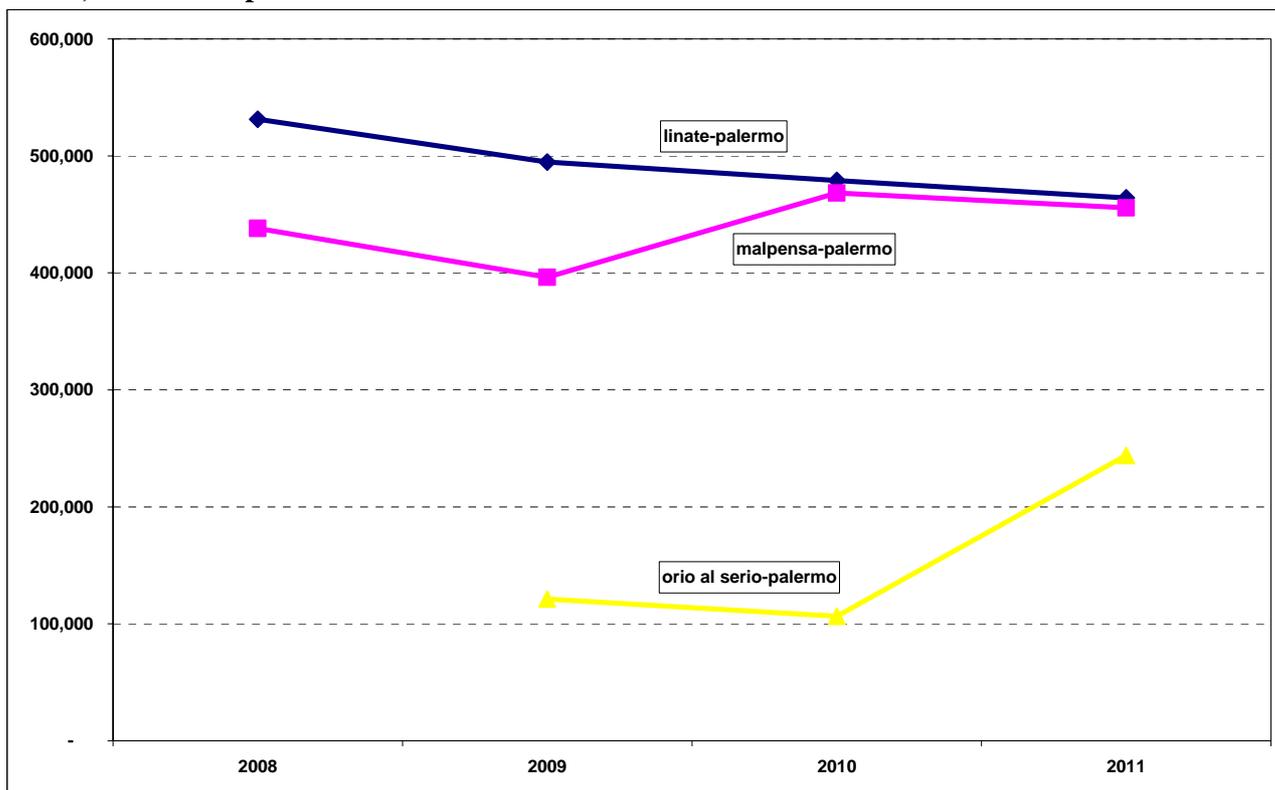
Fonte: ENAC, Dati di traffico, 2008, 2009, 2010 e 2011.

Grafico A4 - Andamento del numero di passeggeri trasportati verso Napoli da/per Milano Linate, Milano Malpensa e Orio al Serio. Anni: 2008 - 2011.



Fonte: ENAC, Dati di traffico, 2008, 2009, 2010 e 2011.

Grafico A5 - Andamento del numero di passeggeri trasportati verso Palermo da/per Milano Linate, Milano Malpensa e Orio al Serio. Anni: 2008 - 2011.



Fonte: ENAC, Dati di traffico, 2008, 2009, 2010 e 2011.

| | | |
|--------------|---|-----------|
| I. | PREMESSA | 3 |
| II. | LE PARTI | 4 |
| III. | DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE DI CONCENTRAZIONE DEL 2008 | 5 |
| IV. | QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE | 5 |
| V. | IL PROCEDIMENTO ISTRUTTORIO | 5 |
| VI. | RISULTANZE ISTRUTTORIE | 6 |
| | <i>i) I mercati rilevanti.....</i> | <i>6</i> |
| | a) Il trasporto aereo passeggeri di linea..... | 6 |
| | b) Passeggeri <i>time-sensitive</i> vs. passeggeri <i>price-sensitive</i> | 7 |
| | c) Sostituibilità tra collegamenti diretti e collegamenti indiretti | 8 |
| | d) La concorrenza intermodale | 8 |
| | <i>ii) Le caratteristiche dei sistemi aeroportuali di Roma e di Milano</i> | <i>10</i> |
| | a) Gli aeroporti romani | 10 |
| | b) Gli aeroporti milanesi..... | 11 |
| | 1) <i>Lo scalo di Milano Linate</i> | 11 |
| | 2) <i>Lo scalo di Milano Malpensa</i> | 12 |
| | 3) <i>Lo scalo di Orio al Serio</i> | 13 |
| | <i>iii) I collegamenti interessati dall'operazione</i> | <i>13</i> |
| | a) La sovrapposizione delle quote di Alitalia e AirOne..... | 13 |
| | b) Le rotte da/per Roma Fiumicino e da/per Napoli | 14 |
| | c) Le rotte da/per Milano Linate verso il Sud..... | 16 |
| | d) Milano Linate - Roma Fiumicino | 17 |
| | 1) <i>La concorrenza intermodale</i> | 18 |
| | 1.1 Il tempo complessivo di viaggio | 19 |
| | 1.2 L'offerta di Trenitalia..... | 20 |
| | 1.3 Prezzi, quantità e redditività..... | 21 |
| | 1.4 Passeggeri e ricavi nelle diverse fasce orarie | 23 |
| VII. | LE ARGOMENTAZIONI DELLE PARTI | 25 |
| | <i>i) Le argomentazioni di Alitalia-CAI</i> | <i>25</i> |
| | a) La base giuridica | 25 |
| | b) La sostituibilità tra gli scali milanesi..... | 26 |
| | c) L'analisi sulle singole rotte | 28 |
| | 1) <i>Le rotte da Linate verso il Sud</i> | 28 |
| | 2) <i>La rotta Milano Linate-Roma Fiumicino</i> | 29 |
| | <i>ii) Le argomentazioni dei vettori concorrenti e di SEA</i> | <i>31</i> |
| VIII. | VALUTAZIONI | 34 |
| | <i>i) Premessa</i> | <i>34</i> |
| | <i>ii) La sostituibilità tra aeroporti</i> | <i>34</i> |
| | a) La sostituibilità tra gli scali romani | 34 |
| | b) La sostituibilità tra gli scali milanesi..... | 35 |
| | <i>iii) La posizione di mercato di Alitalia-CAI nelle rotte interessate</i> | <i>37</i> |
| | a) I collegamenti sui quali non si era costituita o rafforzata una posizione dominante nel 2008..... | 38 |
| | 1) <i>I collegamenti da/per Roma e Napoli-Venezia e Napoli-Torino</i> | 38 |
| | 2) <i>Milano - Bari, Milano - Napoli, Milano - Palermo, Milano - Brindisi e Milano - Lamezia Terme</i> | 39 |
| | b) I collegamenti sui quali si era costituita una posizione di monopolio nel 2008 che persiste alla data attuale..... | 41 |
| | 1) <i>La rotta Milano Linate - Roma Fiumicino</i> | 41 |
| | 1.1 La non sostituibilità di Milano Linate e Milano Malpensa | 41 |
| | 1.2 Il vantaggio competitivo di Alitalia-CAI su Milano Linate | 41 |
| | 1.3 La costituzione della posizione di monopolio..... | 42 |
| | 1.4 La disciplina della concorrenza intermodale..... | 45 |
| | 1.5 Conclusioni | 48 |
| | APPENDICE..... | 52 |