

II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 7 aprile 2004

relativa ad un procedimento a norma dell'articolo 81 del trattato CE riguardante il caso
COMP/A.38284/D2

Société Air France/Alitalia Linee Aeree Italiane SpA ⁽¹⁾

[notificata con il numero C(2004) 1307]

(Il testo in lingua inglese è l'unico facente fede)

(2004/841/CE)

Il 7 aprile 2004 la Commissione ha adottato una decisione con la quale, a norma dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato CE, è stata concessa l'esenzione individuale ad un accordo di cooperazione concluso tra Air France e Alitalia.

La versione pubblica della decisione è disponibile in lingua inglese, francese e tedesca (il testo in lingua inglese è il solo facente fede) sul sito della direzione generale della Concorrenza al seguente indirizzo:
http://europa.eu.int/comm/competition/index_en.html

1. SINTESI DEL PROCEDIMENTO

- (1) Il 12 novembre 2001 Air France (AF) e Alitalia (AZ) hanno notificato alla Commissione una serie di accordi di cooperazione, chiedendo l'attestazione negativa ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3975/87 del Consiglio e/o l'esenzione ai sensi dell'articolo 5 dello stesso regolamento ⁽²⁾.
- (2) Conformemente all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3975/87, l'8 maggio 2002 la Commissione ha pubblicato una sintesi degli accordi notificati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, invitando i terzi interessati a inviare le loro osservazioni entro un termine di 30 giorni ⁽³⁾. In risposta alla pubblicazione, diverse compagnie aeree hanno espresso il loro interesse

a cominciare a operare sulle rotte in questione, purché venissero rimosse le barriere all'ingresso sul mercato tramite opportune misure correttive.

- (3) Il 1° luglio 2002 la Commissione ha inviato alle parti una lettera in cui esprimeva seri dubbi sull'operazione e le informava che l'accordo di cooperazione non poteva essere approvato nella forma in cui era stato notificato.
- (4) Tenendo conto delle riserve espresse dalla Commissione e dopo intense discussioni, le parti hanno proposto alcuni impegni, pubblicati nella *Gazzetta ufficiale* del 9 dicembre 2003 in una comunicazione a norma dell'articolo 16, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3975/87 ⁽⁴⁾, con la quale i terzi interessati sono stati invitati a trasmettere le loro osservazioni. Alla luce delle osservazioni ricevute, le parti hanno accettato di apportare ulteriori miglioramenti agli impegni.

⁽¹⁾ Relazione del consigliere-auditore pubblicata nella GU C 305 del 9.12.2004.

⁽²⁾ Regolamento (CEE) n. 3975/87 del Consiglio, del 14 dicembre 1987, relativo alle modalità di applicazione delle regole di concorrenza alle imprese di trasporti aerei (GU L 374 del 31.12.1987, pag. 1). Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1/2003 (GU L 1 del 4.1.2003, pag. 1).

⁽³⁾ GU C 111 dell'8.5.2002, pag. 7.

⁽⁴⁾ GU C 297 del 9.12.2003, pag. 10.

- (5) Gli impegni così modificati, data anche la presenza di numerosi nuovi operatori sui mercati interessati, sono soddisfacenti sotto il profilo della politica della concorrenza. La Commissione ha deciso di esentare l'accordo di cooperazione per un periodo di sei anni, a condizione che le parti rispettino gli impegni assunti.

2. L'ACCORDO DI COOPERAZIONE

- (6) Cooperando tra di loro, le parti intendono costituire un'alleanza strategica bilaterale di ampia portata e a lungo termine i cui principali obiettivi sono i seguenti:

— *creazione di un sistema europeo a più hub*, basato sugli hub delle parti negli aeroporti di Parigi Charles de Gaulle (CDG), Roma Fiumicino e Milano Malpensa al fine di collegare le rispettive reti mondiali,

— *coordinamento dei servizi passeggeri delle parti*, ivi compresi un ampio ricorso al code-sharing, il coordinamento della rete di trasporto di linea passeggeri, delle vendite e della gestione degli introiti, nonché il riconoscimento reciproco dei rispettivi programmi frequent flyer, il coordinamento del marketing e la ripartizione dell'uso delle sale d'attesa,

— *cooperazione in altri settori* quali le operazioni merci, l'assistenza passeggeri, la manutenzione, gli acquisti, il catering, la tecnologia informatica, lo sviluppo della flotta e l'acquisto di aeromobili, la formazione del personale e la contabilità degli introiti.

- (7) Dato che l'obiettivo dell'alleanza tra Air France e Alitalia è creare un sistema a più hub allo scopo di collegare le rispettive reti mondiali, la cooperazione sarà più stretta sulle rotte Francia-Italia che comprendono tutti i collegamenti tra Francia e Italia operati da Air France e/o Alitalia, ad esclusione dei voli precedenti o successivi nazionali o internazionali. Sulle rotte Francia-Italia, oltre al menzionato coordinamento dei rispettivi servizi passeggeri, le parti concorderanno anche le frequenze dei voli e si ripartiranno le capacità e gli introiti.

3. VALUTAZIONE

- (8) L'accordo riguarda il trasporto aereo di linea di passeggeri, il trasporto aereo di merci e i servizi di assistenza a terra. Il progetto di decisione di esenzione ha ad oggetto solo il primo settore di cooperazione, ossia il trasporto

aereo di linea di passeggeri. Il trasporto aereo di merci è escluso dall'ambito del progetto di decisione dato che in tale settore le parti stanno ancora negoziando la portata della loro cooperazione. Il progetto di decisione non riguarda neanche i servizi di assistenza a terra, che esulano dall'ambito di applicazione del regolamento (CEE) n. 3975/87 ⁽¹⁾.

- (9) La Commissione riconosce che, nel complesso, l'alleanza contribuisce a migliorare la produzione e la distribuzione dei servizi di trasporto e a promuovere il progresso tecnico ed economico. L'accordo di cooperazione è in grado di generare benefici grazie alla creazione di una rete mondiale più ampia che consentirà di offrire alla clientela un servizio migliore in termini di un numero maggiore di voli diretti e indiretti. Sebbene l'ampliamento delle dimensioni delle compagnie aeree non consenta necessariamente una riduzione dei costi in ragione delle costanti economie di scala, si possono comunque realizzare risparmi grazie all'aumento del traffico su tutta la rete, alla migliore programmazione delle frequenze, al più elevato coefficiente di carico, ecc.

- (10) Tuttavia, i consumatori potranno beneficiare di una congrua parte della prevista riduzione dei costi, in forma di prezzi ridotti, solo se le parti rimarranno soggette ad una sufficiente pressione concorrenziale sui mercati sui quali la concorrenza è limitata dall'alleanza.

- (11) La valutazione effettuata dalla Commissione ai sensi dell'articolo 81 evidenzia il rischio che l'alleanza elimini la concorrenza relativa ad una parte consistente dei servizi di trasporto aereo di passeggeri su sette coppie «Origine & Destinazione» ⁽²⁾, ossia Parigi-Milano, Parigi-Roma, Parigi-Venezia, Parigi-Firenze, Parigi-Bologna, Parigi-Napoli e Milano-Lione. Prima dell'alleanza, Air France e Alitalia erano i due principali operatori e concorrenti sui mercati in oggetto, in cui si registrano sovrapposizioni. Al momento della notificazione, essi detenevano quote di mercato molto elevate sulle sette coppie O & D, sia per quanto riguarda la categoria dei passeggeri flessibili e per i quali il fattore tempo è determinante, che la categoria dei passeggeri più attenti al prezzo ⁽³⁾.

⁽¹⁾ La decisione non esclude quindi un eventuale successivo esame di questi aspetti ai sensi dell'articolo 81 del trattato.

⁽²⁾ Per la definizione del mercato rilevante nel settore del trasporto aereo, la Commissione ha sviluppato l'approccio basato sulla coppia «luogo di origine/luogo di destinazione» (O & D), approccio in base al quale ogni collegamento tra un luogo di origine e un luogo di destinazione viene considerato come un mercato distinto dal punto di vista del consumatore.

⁽³⁾ Per questa seconda categoria di passeggeri l'unica eccezione è costituita dalla rotta Milano-Lione, data la pressione concorrenziale esercitata da altri mezzi di trasporto (trasporto su strada).

(12) Inoltre, la posizione di forza detenuta in generale dalle parti sul mercato è protetta da possibili nuovi ingressi da notevoli barriere all'entrata costituite ad esempio dalla scarsità di slot presso gli aeroporti interessati, dal numero di frequenze operate dalle parti, dalla quota elevata di passeggeri per i quali il fattore tempo è determinate, e dall'unificazione dei rispettivi programmi frequent flyer.

(13) Pertanto l'accordo di cooperazione può essere autorizzato solo se saranno adottate adeguate misure correttive, il cui principale obiettivo è quello di rimuovere le esistenti barriere all'entrata per i concorrenti e di garantire ai consumatori interessati una congrua parte dell'utile derivante dall'operazione.

4. IMPEGNI

(14) Dando seguito alle riserve espresse dalla Commissione nella lettera in cui esprimeva seri dubbi sull'operazione, le parti hanno proposto alcuni impegni, che sono stati pubblicati il 9 dicembre 2003, in modo da dare ai terzi interessati la possibilità di trasmettere le loro osservazioni. Diverse compagnie aeree e l'autorità garante della concorrenza britannica (Office of Fair Trading) hanno inviato osservazioni. Tenendo conto delle osservazioni ricevute, le parti hanno accettato di apportare ulteriori miglioramenti agli impegni. In particolare, sono state considerevolmente modificate le condizioni per la distribuzione degli slot all'aeroporto di Parigi CDG e sono state soppresse le limitazioni al numero di slot da mettere a disposizione all'aeroporto di Orly. Si riassumono di seguito gli elementi principali degli impegni.

Numero di slot da cedere

(15) Per rimediare alla carenza di slot negli aeroporti congestionati, le parti sono tenute a mettere a disposizione dei concorrenti un numero di slot tale da permettere la prestazione di nuovi servizi sulle sette rotte in merito alle quali la Commissione ha individuato problemi sotto il profilo della concorrenza. Il numero massimo di slot che le parti devono mettere a disposizione è specificato per ogni rotta nell'allegato alla decisione.

(16) Sulla base dell'approfondita indagine condotta dalla Commissione sul mercato Francia-Italia e a seguito dell'analisi delle osservazioni trasmesse dai terzi interessati in risposta alla pubblicazione della comunicazione della Commissione a norma dell'articolo 16, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3975/87, il numero di slot che le parti hanno accettato di mettere a disposizione su ognuna delle rotte in questione viene considerato sufficiente per consentire ai vettori che operano collegamenti diretti di

competere efficacemente con le parti sulle predette rotte. Le misure correttive sono volte a consentire ai concorrenti di servire il traffico diretto e in particolare di competere con le parti nel trasporto diretto di passeggeri flessibili e per i quali il fattore tempo è determinante.

(17) Considerato che è più efficiente aumentare le frequenze di un servizio esistente piuttosto che avviare da zero un nuovo servizio e che i passeggeri flessibili e per i quali il fattore tempo è determinante necessitano di un numero sufficiente di frequenze giornaliere, gli slot verranno messi a disposizione in via prioritaria al concorrente che operi in totale il maggior numero di frequenze sulla rotta (ivi compresi i servizi che già opera).

La concessione di slot negli aeroporti di Parigi e di Milano

(18) Dall'indagine della Commissione in merito al mercato Francia-Italia è emerso che gli aeroporti di Parigi Charles de Gaulle (CDG) e di Orly (ORY) sono sostituibili sotto il profilo della domanda di servizi di trasporto da parte di passeggeri diretti sulle rotte in questione. Lo stesso dicasi per gli aeroporti di Milano Linate e di Milano Malpensa.

(19) Di norma, se si applica il principio di proporzionalità, le parti devono poter scegliere in quale aeroporto mettere a disposizione slot, purché ciò consenta di trovare una soluzione ai problemi di concorrenza. Tuttavia, nel caso in oggetto, per quanto riguarda gli aeroporti di Parigi, la Commissione ha ritenuto che, al fine di assicurare l'efficacia delle misure correttive proposte, slot debbano essere messi a disposizione, a determinate condizioni, anche all'aeroporto di Orly ai concorrenti che già offrono servizi sulle rotte in questione da tale aeroporto, in modo che possano aumentare il numero dei servizi offerti. Per questo motivo, gli impegni prevedono che un concorrente possa ottenere slot a Orly nel caso già offra voli su una delle rotte in questione da Orly e operi tutti i suoi voli regolari su Parigi da detto aeroporto.

(20) Per lo stesso motivo, gli impegni prevedono che le parti siano tenute a mettere a disposizione slot all'aeroporto di Milano Linate solo ad un concorrente che già operi servizi su una delle rotte in questione da Linate e intenda aumentare le frequenze su detta rotta.

Altre misure correttive

(21) Oltre agli slot, sono previste altre misure correttive miranti a rimuovere le altre barriere all'entrata individuate nel progetto di decisione.

- (22) Alcune di queste misure consentiranno di accrescere l'intercambiabilità dal punto di vista dei clienti tra i voli operati dalle parti e i voli operati dai concorrenti sulle rotte in questione e permetteranno ai nuovi operatori di attirare il numero minimo di passeggeri necessario per iniziare a operare su dette rotte. Esse prevedono in particolare che le parti consentano ai nuovi operatori, se lo desiderano, di partecipare ai loro programmi frequente flyer. Altri impegni si riferiscono all'interlining e agli accordi speciali di pro-rata e consentiranno ai passeggeri di compiere, con un unico biglietto, il volo di andata con le parti e quello di ritorno con un concorrente o vice-versa, nel corso di un dato viaggio.
- (23) Le parti si sono altresì impegnate a favorire gli accordi intermodali per il trasporto di passeggeri, in forza dei quali esse forniscono i servizi di trasporto aereo come parte di un itinerario che comprenda anche il trasporto su strada o marittimo, in modo da offrire una più ampia scelta e migliori servizi di trasporto multimodali ai consumatori. Ciò consentirà, ad esempio, ai clienti per il quali il fattore tempo è determinante di combinare un biglietto ferroviario di sola andata con un biglietto aereo di ritorno a condizioni favorevoli.
- (24) Infine, gli impegni impongono alle parti l'obbligo di rispettare un blocco delle frequenze (regolamentazione degli aumenti delle frequenze) nel periodo di avvio dell'attività dei nuovi operatori, così da garantire che questi ultimi non vengano espulsi dal mercato subito dopo esservi entrati.

5. CONCLUSIONI

- (25) Per questi motivi, gli impegni presentati dalle parti sono sufficienti per sciogliere le riserve sotto il profilo della concorrenza relative ai mercati emerse nel corso dell'indagine, consentendo e favorendo l'entrata di terzi.
- (26) Conformemente all'articolo 81, paragrafo 3, del trattato CE, la Commissione ha pertanto deciso di dichiarare inapplicabile l'articolo 81, paragrafo 1, del trattato CE all'accordo di cooperazione tra Air France e Alitalia notificato alla Commissione il 12 novembre 2001 per il periodo dal 12 novembre 2001 all'11 novembre 2007, a condizione che le parti rispettino gli impegni assunti elencati nell'allegato.