

Sintesi della decisione della Commissione

del 26 gennaio 2011

che dichiara una concentrazione incompatibile con il mercato comune e con l'accordo SEE

(Caso COMP/M.5830 — Olympic/Aegean Airlines)

[notificata con il numero C(2011) 316 definitivo]

(Il testo in lingua inglese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2012/C 195/10)

Il 26 gennaio 2011 la Commissione ha adottato una decisione ai sensi del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio, del 20 gennaio 2004, relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese⁽¹⁾ («il regolamento sulle concentrazioni»), in particolare dell'articolo 8, paragrafo 3. Una versione non riservata del testo integrale della decisione nella lingua facente fede è disponibile sul sito Internet della direzione generale della Concorrenza, all'indirizzo:

http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

(1) Il 24 giugno 2010 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione (in appresso «l'operazione»), ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio («il regolamento sulle concentrazioni»). Con tale operazione i gruppi greci Vassilakis («Vassilakis»), Marfin Investment («Marfin») e Laskaridis («Laskaridis») (in seguito denominati collettivamente «le parti») acquisiscono il controllo comune, mediante acquisto di quote, di una nuova impresa risultante da una concentrazione («il nuovo soggetto») comprendente le attività delle seguenti imprese greche precedentemente indipendenti:

- a) Aegean Airlines SA («Aegean»); e
- b) Olympic Air SA («Olympic Air»), Olympic Handling SA («Olympic Handling») e Olympic Engineering SA («Olympic Engineering») (in seguito denominati collettivamente «Olympic»).

I. LE PARTI

- (2) Vassilakis è un gruppo d'investimento privato greco presente nei settori dell'aviazione (Aegean), dell'assistenza a terra (Goldair Handling), del noleggio e leasing di automobili nonché dell'importazione e distribuzione di veicoli.
- (3) Marfin è un gruppo d'investimento presente nei settori dell'aviazione (Olympic Air), dell'assistenza a terra (Olympic Handling), della manutenzione, della riparazione e revisione (Olympic Engineering), della ristorazione a bordo (Olympic Catering), del trasporto marittimo (comprese le compagnie marittime Superfast e Blue Star del gruppo Attica che operano diverse rotte tra la Grecia continentale e le isole del Mar Egeo e svolgono altri servizi di trasporto passeggeri con auto a seguito e di trasporto merci nel

mare Adriatico), dell'assistenza sanitaria, dell'informatica e delle telecomunicazioni, del turismo e del tempo libero e nel settore alimentare e delle bevande.

- (4) Laskaridis è un gruppo d'investimento privato presente nei settori dell'aviazione (Aegean), del trasporto marittimo e della costruzione navale, dell'assistenza a terra, del turismo e nel settore immobiliare.
- (5) Aegean è un vettore aereo greco indipendente, quotato in borsa, che fornisce servizi di trasporto aereo passeggeri con voli sia di linea che charter, nonché servizi di trasporto merci. Dal 1999, Aegean offre voli di linea sulle rotte nazionali greche e sulle rotte internazionali di breve distanza. La compagnia ha base all'aeroporto internazionale di Atene e serve attualmente più di 45 destinazioni a breve distanza (comprese alcune rotte sottoposte a obbligo di servizio pubblico). Aegean è membro di STAR Alliance dal 30 giugno 2010⁽²⁾.
- (6) Olympic è interamente controllata dal gruppo Marfin e consta di tre soggetti:

- i) Olympic Air opera nel trasporto aereo di passeggeri e merci. Ha iniziato la sua attività il 1° ottobre 2009 a seguito della privatizzazione della precedente compagnia aerea Olympic Airlines, nel corso della quale Marfin ha acquisito il marchio, gli slot e le licenze della compagnia in liquidazione⁽³⁾. Olympic Air ha il proprio hub all'aeroporto internazionale di Atene e serve circa 40 destinazioni a breve distanza (comprese alcune rotte sottoposte a obbligo di servizio pubblico). Non appartiene ad alcuna alleanza di compagnie aeree;

⁽¹⁾ GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1. A decorrere dal 1° dicembre 2009, il trattato sul funzionamento dell'Unione europea («TFUE») ha introdotto determinati cambiamenti, quale la sostituzione del termine «Comunità» con il termine «Unione» e dell'espressione «mercato comune» con l'espressione «mercato interno». Nella presente decisione viene utilizzata la terminologia del TFUE.

⁽²⁾ L'impresa risultante dalla concentrazione diverrebbe un membro di Star Alliance.

⁽³⁾ La creazione della nuova Olympic è stata approvata dalla Commissione europea (si vedano i casi di aiuti di Stato N 321/08, N 322/08 e N 323/08), sulla base del fatto che gli impegni assunti dalle autorità greche sono stati pienamente rispettati.

- ii) Olympic Handling offre una gamma completa di servizi di assistenza a terra in 39 aeroporti greci, sia a Olympic Air che a compagnie aeree terze;
- iii) Olympic Engineering è attualmente in fase di avvio e offrirà servizi di manutenzione, riparazione e revisione, compresi servizi di manutenzione ordinaria per singoli aeromobili e pacchetti completi di servizi di assistenza per gli aerei commerciali.

II. CONCENTRAZIONE E DIMENSIONE UE

- (7) L'operazione riguarda l'acquisizione del controllo comune su un'impresa risultante da una recente concentrazione e pertanto costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sulle concentrazioni.
- (8) L'operazione ha dimensione UE ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento sulle concentrazioni.

III. PROCEDIMENTO

- (9) A seguito della prima fase dell'indagine di mercato, la Commissione ha concluso che l'operazione rientrava nell'ambito del regolamento sulle concentrazioni e che suscitava seri dubbi quanto alla sua compatibilità con il mercato interno e con l'accordo SEE. Il 30 luglio 2010 la Commissione ha pertanto avviato un procedimento ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), del regolamento sulle concentrazioni.
- (10) La seconda fase dell'indagine di mercato ha confermato l'esistenza di problemi sotto il profilo della concorrenza su vari mercati e ha portato all'emissione di una comunicazione delle obiezioni il 20 ottobre 2010. Le parti hanno avuto la possibilità di comunicare le loro osservazioni rispondendo per iscritto alla comunicazione delle obiezioni e in occasione di un'audizione, tenutasi l'11 novembre 2010. Il 18 novembre 2010 è stata inviata alle parti un'ulteriore comunicazione delle obiezioni e il 6 dicembre 2010 la Commissione ha inviato alle parti una lettera di esposizione dei fatti.
- (11) Il 12 novembre 2010 le parti hanno presentato impegni ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento sulle concentrazioni. Gli impegni sono stati modificati in tre occasioni e infine, il 6 dicembre 2010, è stata presentata una serie definitiva di impegni. Al fine di raccogliere le opinioni degli operatori del mercato sull'efficacia degli impegni proposti, la Commissione ha condotto due indagini di mercato.
- (12) Il 26 gennaio 2011 la Commissione ha adottato, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento sulle concentrazioni, una decisione che dichiara l'operazione incompatibile con il mercato interno e con l'accordo SEE («la decisione»).

IV. MERCATI RILEVANTI

1. Trasporto aereo di passeggeri

- 1.1. *Impostazione tradizionale punto di origine/punto di destinazione («O&D»)*
- (13) L'operazione viene valutata sulla base dell'impostazione «punto di origine/punto di destinazione» (in appresso «O&D»), secondo la quale ogni coppia di O&D costituisce un mercato separato, con le proprie caratteristiche in termini di tipologia di passeggeri e di prodotto.
- 1.2. *Passeggeri sensibili al fattore tempo contro passeggeri indifferenti al fattore tempo*
- (14) La Commissione ha tradizionalmente distinto due categorie di passeggeri aventi differente sensibilità al prezzo. I passeggeri sensibili al fattore tempo (indifferenti al prezzo) normalmente viaggiano per lavoro e spesso chiedono biglietti molto flessibili (annullamento e modifica dell'orario di partenza senza costi aggiuntivi, ecc.), per i quali sono disposti a pagare un prezzo più elevato. I passeggeri indifferenti al fattore tempo (attenti al prezzo) viaggiano prevalentemente a scopo turistico o per visitare amici e parenti, prenotano generalmente con molto anticipo e non necessitano di una prenotazione flessibile.
- (15) Dall'indagine di mercato è emerso che i passeggeri sensibili al fattore tempo e i passeggeri che non lo sono costituiscono due gruppi distinti di passeggeri. Tuttavia, ai fini della presente decisione, non occorre stabilire se questi due gruppi di passeggeri appartengono a due mercati distinti o se è opportuno definire un mercato unico comprendente tutti i passeggeri, poiché la valutazione sotto il profilo della concorrenza rimane invariata indipendentemente dalla definizione esatta del mercato.
- 1.3. *Sostituzione intermodale*
- (16) Per definire i mercati O&D rilevanti per i servizi di trasporto aereo, in precedenza la Commissione ha preso in considerazione altri mezzi di trasporto alternativi nella misura in cui siano sostituibili al trasporto aereo sulle rotte interessate (concorrenza intermodale).
- (17) Nel caso in esame, le parti hanno affermato che la concorrenza intermodale dei traghetti è pertinente sulle tratte Atene–Heraklion, Atene–Chania, Atene–Rodi, Atene–Myconos, Atene–Santorini, Atene–Mitilene, Atene–Chios, Atene–Kos e Atene–Samos in misura sufficiente da comprendere i traghetti e i servizi aerei in un unico mercato rilevante. Analogamente, il mercato rilevante per la tratta Atene–Salonicco dovrebbe comprendere i servizi ferroviari.
- (18) Tuttavia, l'indagine di mercato ha dimostrato che il trasporto marittimo è generalmente un lontano sostituto del trasporto aereo su tutte le rotte problematiche poiché il servizio offerto dai traghetti differisce notevolmente dai servizi di trasporto aereo per importanti fattori della concorrenza quali il prezzo, il tempo di viaggio complessivo, gli orari, la comodità e l'affidabilità del servizio. Dall'indagine di mercato è emerso altresì che Aegean e Olympic Air non tengono conto della concorrenza dei traghetti per fissare i prezzi.

(19) L'indagine di mercato ha rivelato inoltre che esistono notevoli differenze anche tra trasporto ferroviario e aereo per quanto riguarda importanti fattori della concorrenza come i tempi di percorrenza, la frequenza, la qualità e la comodità del servizio e che Aegean, Olympic Air e i loro concorrenti non ritengono che il trasporto ferroviario eserciti una pressione concorrenziale rilevante.

1.4. Conclusioni sulle definizioni del mercato

(20) Per quanto riguarda i passeggeri sensibili al fattore tempo, è stato concluso che i servizi di trasporto marittimo e aereo fanno parte di due mercati separati, ad eccezione della tratta Atene-Mykonos sulla quale i servizi di trasporto aereo e marittimo fanno parte dello stesso mercato del prodotto per questa categoria di passeggeri. Per quanto riguarda i passeggeri non attenti ai tempi di viaggio e l'insieme dei passeggeri, la questione se i servizi di trasporto aereo e marittimo appartengono allo stesso mercato può essere lasciata aperta ai fini della presente decisione, fatta eccezione per le rotte Atene-Rodi e Atene-Mykonos, in quanto la valutazione sotto il profilo della concorrenza rimarrebbe la stessa a prescindere dall'inclusione dei servizi traghetto nel mercato rilevante. Questo perché, come sarà illustrato nell'analisi per singola rotta, sulle tratte in esame i servizi traghetto sono solo lontani sostituti dei servizi aerei. Per quanto riguarda i passeggeri non attenti ai tempi di viaggio e l'insieme dei passeggeri, il trasporto aereo e marittimo fanno parte dello stesso mercato del prodotto per la tratta Atene-Mykonos, mentre non fanno parte dello stesso mercato del prodotto per la tratta Atene-Rodi.

(21) Analogamente, in relazione alla tratta Atene-Salonicco, l'indagine di mercato ha rivelato che il trasporto ferroviario non è un'alternativa concreta al trasporto aereo poiché la sua qualità è notevolmente inferiore rispetto al servizio aereo. Su tale tratta il trasporto ferroviario non è quindi parte del mercato rilevante per tutte le categorie di passeggeri.

2. Tratte soggette a obblighi di servizio pubblico

(22) Olympic Air e Aegean sono attualmente in competizione sul mercato greco per l'attribuzione delle tratte soggette a obblighi di servizio pubblico, che sono aggiudicate dall'amministrazione greca per l'aviazione civile mediante gara d'appalto.

(23) Dato che è improbabile che l'operazione ostacoli in modo significativo la concorrenza effettiva su tale mercato, indipendentemente dalla sua esatta definizione, la Commissione ha lasciato aperta la definizione precisa del mercato geografico e del prodotto per quanto riguarda il mercato greco per l'attribuzione delle tratte soggette a obblighi di servizio pubblico.

3. Assistenza a terra

(24) L'operazione ha provocato effetti a livello verticale sul mercato dell'assistenza a terra in vari aeroporti greci.

(25) In base ai precedenti relativi a questo mercato, il mercato rilevante del prodotto per la fornitura dei servizi di assistenza a terra comprende sia l'assistenza ai passeggeri che l'assistenza agli aeromobili. La Commissione, ai fini della presente decisione, ha lasciato aperta la definizione esatta di mercato geografico dato che è improbabile che l'operazione ostacoli in modo significativo la concorrenza effettiva per quanto riguarda il mercato dei servizi di assistenza a terra, a prescindere da tale definizione.

4. Altri mercati

(26) L'operazione ha prodotto effetti su altri mercati, in particolare i mercati della manutenzione, riparazione e revisione, della ristorazione a bordo e della fornitura di posti aerei agli operatori turistici. Nella decisione la Commissione ha lasciato aperta la definizione esatta del mercato relativamente a tutti questi mercati in quanto è improbabile che l'operazione proposta ostacoli in modo significativo la concorrenza effettiva su di essi, indipendentemente dalla loro esatta definizione.

V. VALUTAZIONE SOTTO IL PROFILO DELLA CONCORRENZA

1. Quadro analitico

(27) Per valutare gli effetti di un'operazione sulla concorrenza, la Commissione confronta la situazione successiva all'operazione con la situazione che esisterebbe probabilmente in assenza dell'operazione («analisi controfattuale»).

(28) Le parti hanno affermato che il mercato greco è troppo piccolo per consentire a due vettori concorrenti come Aegean e Olympic Air di operare in maniera economicamente sostenibile e di conseguenza tutte le rotte possono essere redditizie solo se servite da un unico vettore aereo. Pertanto, le parti hanno dichiarato che, in assenza della concentrazione, Aegean e Olympic Air probabilmente avrebbero smesso di competere fra di loro su una serie di rotte nazionali e internazionali.

(29) Secondo l'indagine di mercato, non vi è motivo di ritenere che nel mercato greco non possa operare più di un vettore, eventualmente con diversi modelli commerciali. Dall'analisi della situazione concorrenziale che esisterebbe in assenza della concentrazione risulta che Olympic Air e Aegean potrebbero coesistere nel mercato greco, eventualmente in forma ristrutturata o ridimensionata.

(30) In assenza della concentrazione, Aegean e Olympic Air probabilmente continuerebbero, in un futuro prossimo, a competere su dieci tratte nazionali greche, vale a dire Atene-Chania, Atene-Kos, Atene-Mykonos, Atene-Rodi, Atene-Samos, Atene-Mitilene, Atene-Heraklion, Atene-Chios, Atene-Santorini e Atene-Salonicco. Di conseguenza, la Commissione ha valutato gli effetti dell'eliminazione della concorrenza su tali rotte interne.

(31) Per quanto riguarda le linee internazionali interessate dall'operazione, non è necessario definire la situazione che probabilmente esisterebbe in assenza della concentrazione in quanto l'operazione proposta non ostacolerebbe in misura significativa l'effettiva concorrenza su nessuna delle rotte internazionali.

2. Valutazione

2.1. Trasporto aereo di passeggeri

2.1.1. L'operazione determina quote di mercato molto elevate su molteplici rotte nazionali greche

(32) Nel periodo gennaio-giugno 2010, Olympic Air e Aegean hanno trasportato nell'insieme il [90-100 %] dei passeggeri in viaggio su voli nazionali greci e il [30-40 %] dei passeggeri in viaggio sulle rotte internazionali in partenza dall'aeroporto internazionale di Atene.

(33) Sulla base di una definizione di mercato che esclude il trasporto marittimo e ferroviario per le tratte dove queste modalità sono disponibili, l'operazione determinerebbe quote di mercato congiunte estremamente elevate, in alcuni casi fino al 100 %.

(34) Qualora i mercati rilevanti comprendano le altre modalità di trasporto (traghetto o treno, secondo la tratta), le quote di mercato congiunte di Aegean e Olympic Air sarebbero notevolmente inferiori. Tuttavia, data la ridotta pressione concorrenziale che le altre modalità di trasporto esercitano sul trasporto aereo a causa della grande differenza nelle caratteristiche del servizio, tali quote di mercato sopravvaluterebbero l'importanza degli altri mezzi di trasporto e sottostimerebbero considerevolmente la pressione concorrenziale che Aegean e Olympic Air esercitano realmente l'una sull'altra.

(35) Marfin inoltre, tramite la sua controllata Attica, ha il controllo esclusivo delle due compagnie marittime operanti in Grecia, cioè Blue Star Ferries e Superfast Ferries. Di conseguenza, la pressione concorrenziale di questi servizi di trasporto marittimo sul soggetto risultante dalla concentrazione è limitata dal fatto che essi sono controllati da Marfin.

2.1.2. Stretto rapporto di concorrenza tra Aegean e Olympic Air

(36) Aegean e Olympic Air esercitano una forte concorrenza fra di loro. Questo aspetto le distingue chiaramente dalle altre compagnie aeree nazionali, la cui attività è molto più ridotta, e dalle compagnie nazionali di trasporto marittimo che offrono servizi diversi da Aegean e Olympic Air relativamente a molti fattori importanti della concorrenza e il cui sistema tariffario sulle rotte interne è meno sofisticato.

2.1.3. Trattamento delle rotte che Olympic Air e Aegean non servono più dopo l'annuncio della concentrazione

(37) A seguito dell'esame dei documenti interni di Aegean e di Olympic Air, la Commissione ha rilevato che l'abbandono da parte di Aegean o di Olympic Air, dopo l'annuncio della concentrazione, delle tratte Atene-Cefalonia, Atene-

Limnos, Atene-Sofia, Atene-Bucarest, Atene-Ioannina, Atene-Kavala, Atene-Tirana, Atene-Vienna, Atene-Corfù, Salonicco-Chania, Salonicco-Heraklion, Salonicco-Mitilene, Salonicco-Rodi e Atene-Milano era già previsto prima dell'avvio delle discussioni relative all'operazione. Di conseguenza, il ritiro da queste rotte non è stato considerato correlato alla concentrazione.

(38) La Commissione non ha quindi preso in esame queste tratte, eccetto il collegamento Atene-Corfù riguardo al quale ha concluso che l'operazione eliminerebbe la concorrenza potenziale tra Aegean e Olympic Air.

2.1.4. Eliminazione della concorrenza reale e potenziale sulle rotte nazionali greche

Concorrenza effettiva

(39) L'operazione ostacolerebbe in maniera significativa la concorrenza effettiva a causa dell'eliminazione della concorrenza reale su nove rotte interne (Atene-Salonicco, Atene-Heraklion, Atene-Chania, Atene-Rodi, Atene-Santorini, Atene-Mitilene, Atene-Chios, Atene-Kos, Atene-Samos), indipendentemente dalla definizione di mercati distinti per i passeggeri sensibili al fattore tempo, per i passeggeri non attenti ai tempi di viaggio o per tutti i passeggeri [gli ultimi due mercati comprendono eventualmente i servizi di traghetto ⁽¹⁾].

(40) Infatti, per quanto concerne i passeggeri sensibili al fattore tempo per i quali i traghetti non sono chiaramente un'alternativa, l'operazione creerebbe di fatto un monopolio ed eliminerebbe la forte concorrenza esistente tra i due operatori su tutte queste rotte, fatta eccezione per la rotta Atene-Heraklion sulla quale Sky Express effettua un servizio su piccola scala. Infatti, Athens Airways ha cessato l'attività nel settembre 2010 e nessun'altra compagnia aerea di linea è attualmente operante su queste rotte nazionali greche. Anche se Atene Airways rientrasse nel mercato, non potrebbe esercitare una pressione concorrenziale sufficiente sul nuovo soggetto frutto della concentrazione data la dimensione modesta delle sue attività. Questo vale anche per Sky Express che attualmente copre la rotta Atene-Heraklion con un volo giornaliero: la frequenza dell'insieme dei voli di Aegean e Olympic è dieci volte maggiore.

(41) Per quanto riguarda i passeggeri non attenti ai tempi di viaggio, la decisione distingue tra le rotte per le quali i servizi intermodali non fanno parte dello stesso mercato dei servizi aerei (Atene-Salonicco e Atene-Rodi) e tutte le altre tratte in oggetto per le quali la questione se comprendere il trasporto marittimo nello stesso mercato è stata lasciata aperta:

a) per quanto riguarda le rotte Atene-Salonicco e Atene-Rodi, l'operazione creerebbe quote di mercato congiunte uguali o superiori al 90 % ed eliminerebbe la forte concorrenza tra i due operatori;

⁽¹⁾ In deroga a quanto sopra, le soluzioni di trasporto intermodale non sono comprese nello stesso mercato dei servizi aerei per tutte le categorie di passeggeri sulle rotte Atene-Rodi (traghetto) e Atene-Salonicco (treno).

b) lo stesso ragionamento si applica per quanto riguarda le rotte Atene–Heraklion, Atene–Chania, Atene–Santorini, Atene–Mitolene, Atene–Chios, Atene–Kos e Atene–Samos se i traghetti non vengono considerati parte dello stesso mercato. Se invece sono considerati parte dello stesso mercato, le quote di mercato delle parti (a parte il gruppo Attica controllato da Marfin) sono comprese tra il [30-70 %] per la stagione invernale 2009-2010 e tra il [10-60 %] per parte della stagione estiva 2010 (aprile-luglio 2010). La pertinenza delle quote di mercato nonché della concorrenza dei traghetti è tuttavia limitata dal fatto che questi ultimi sono nettamente più differenziati rispetto ai servizi aerei. Di conseguenza, è improbabile che dopo la concentrazione i traghetti sarebbero in grado di esercitare una pressione sul nuovo soggetto, in particolare per quanto riguarda le tariffe.

(42) Le conclusioni relative ai passeggeri non attenti ai tempi di viaggio valgono *mutatis mutandis* per l'eventuale mercato comprendente tutti i passeggeri, sebbene i livelli effettivi delle quote di mercato siano leggermente differenti.

Concorrenza potenziale

(43) L'indagine di mercato ha inoltre dimostrato che l'operazione farebbe venir meno la concorrenza potenziale tra Aegean e Olympic Air sulla tratta Atene–Corfù. Aegean e Olympic Air sono infatti concorrenti potenziali su questa tratta, soprattutto in considerazione della loro base presso l'aeroporto internazionale di Atene e del fatto che la rotta ha da sempre avuto una domanda sufficiente per consentire l'attività di (almeno) due vettori.

2.1.5. Conclusioni della valutazione per singola rotta

(44) La Commissione conclude che l'operazione ostacolerebbe in modo significativo la concorrenza effettiva nel mercato interno o in una parte sostanziale di esso, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 3, del regolamento sulle concentrazioni, in particolare a seguito della creazione di una posizione dominante nei mercati potenziali dei passeggeri sensibili al fattore tempo sulle tratte Atene–Salonicco, Atene–Heraklion, Atene–Chania, Atene–Rodi, Atene–Santorini, Atene–Mitolene, Atene–Chios, Atene–Kos, e Atene–Samos e nei mercati potenziali dei passeggeri non attenti ai tempi di viaggio e di tutti i passeggeri sulle tratte Atene–Rodi e Atene–Salonicco. Per i mercati in cui i servizi traghetto possono essere compresi nel mercato rilevante, ossia i mercati potenziali dei passeggeri non attenti ai tempi di viaggio e dell'insieme dei passeggeri sulle tratte Atene–Heraklion, Atene–Chania, Atene–Santorini, Atene–Mitolene, Atene–Chios, Atene–Kos, e Atene–Samos, non è necessario giungere a conclusioni definitive circa la creazione di una posizione dominante, dato che, anche in assenza di tale posizione, la concentrazione ostacolerebbe comunque in modo significativo la concorrenza effettiva nel mercato interno a causa dell'eliminazione della concorrenza particolarmente stretta fra Aegean e Olympic Air e quindi

dell'importante pressione concorrenziale che le compagnie aeree esercitano l'una sull'altra prima dell'operazione.

(45) Inoltre, la concentrazione ostacolerebbe in modo significativo la concorrenza effettiva nel mercato interno eliminando un nuovo operatore potenziale credibile sulla tratta Atene–Corfù.

(46) Al contrario, non sono sorte riserve relative alla concorrenza riguardo alle altre rotte nazionali e internazionali sulle quali Aegean e Olympic Air competono attualmente. Ciò perché su tali rotte, anche dopo la concentrazione, il nuovo soggetto dovrebbe infatti affrontare una concorrenza sufficiente.

2.1.6. L'ingresso di nuovi operatori sulle rotte nazionali non è probabile, rapido e sufficiente

(47) La decisione ha anche valutato in che misura l'eventuale ingresso di nuovi operatori dopo la concentrazione potrebbe condizionare il comportamento del nuovo soggetto relativamente alle rotte sulle quali la concorrenza tra Aegean e Olympic Air sarebbe eliminata o fortemente ridotta. Affinché un nuovo ingresso possa essere considerato un vincolo concorrenziale sufficiente, occorre dimostrare che sia probabile, rapido e sufficiente al fine di ripristinare la pressione concorrenziale che Aegean e Olympic Air continuerebbero a esercitare l'una sull'altra in assenza dell'operazione.

(48) L'indagine di mercato ha dimostrato che su tutte le rotte nazionali greche esistono una serie di importanti ostacoli all'ingresso e/o all'espansione ed è quindi improbabile che dei concorrenti nazionali o stranieri entrino nel mercato dopo la concentrazione ed esercitino una pressione concorrenziale credibile sul nuovo soggetto. Secondo la Commissione, per condizionare il comportamento del soggetto risultante dalla concentrazione sulle rotte nazionali greche, il nuovo operatore dovrebbe avere base presso l'aeroporto internazionale di Atene e sviluppare un marchio in grado di raggiungere una notorietà simile a quella di Aegean e di Olympic Air. Inoltre il nuovo operatore dovrebbe far fronte a elevati costi irrecuperabili, avere accesso al traffico di transito nazionale e internazionale e creare una rete di canali di distribuzione in Grecia.

(49) La Commissione ha constatato che, in seguito all'operazione, l'ingresso di nuovi operatori nel mercato non sarebbe probabile, rapido e sufficiente per condizionare l'impresa risultante dalla concentrazione.

2.2. Tratte soggette a obblighi di servizio pubblico

(50) La decisione conclude che è improbabile che l'operazione ostacoli gravemente la concorrenza effettiva nel mercato per l'attribuzione di tratte soggette a obblighi di servizio pubblico dato che il nuovo soggetto continuerebbe a dover affrontare la concorrenza di operatori già insediati in tale mercato, in particolare di Sky Express e di Astra.

(51) Inoltre, due compagnie aeree (Danish Air Transport e la rumena Carpatair) hanno manifestato un chiaro interesse a presentare un'offerta nell'ambito della prossima gara d'appalto per l'aggiudicazione delle tratte soggette a obblighi di servizio pubblico e l'indagine di mercato ha confermato che le compagnie aeree, su tale tipo di rotte, possono cominciare l'attività su scala relativamente modesta, contrariamente a quanto avviene per i voli di linea.

2.3. Assistenza a terra negli aeroporti greci

(52) La Commissione ha analizzato il problema della relazione verticale tra il mercato dell'assistenza a terra e il mercato del trasporto aereo, nonché la probabilità che Olympic Handling, Goldair (partecipata da Vassilakis) e i concorrenti indipendenti Swissport International e Swissport Hellas Sud coordinino le loro attività dopo la concentrazione.

(53) Dall'indagine di mercato è emerso che, anche se il nuovo soggetto dovesse tentare di influenzare il comportamento di Goldair sul mercato, Swissport sarebbe in grado di ostacolare i tentativi di coordinamento. Quest'ultimo, infatti, è un operatore credibile e con una posizione di forza nel mercato greco dei servizi di assistenza a terra, sul quale persegue una strategia aggressiva per guadagnare una maggiore quota di mercato.

(54) Pertanto, la Commissione ha concluso che è improbabile che l'operazione produca effetti coordinati perché la struttura del mercato dopo la concentrazione non incentiverà maggiormente gli operatori del mercato a concludere accordi collusivi. Per quanto riguarda la relazione verticale tra il trasporto aereo e i servizi di assistenza a terra, dall'indagine di mercato non è emerso che l'operazione produrrebbe effetti a livello verticale.

(55) Pertanto, è improbabile che l'operazione ostacoli in modo significativo la concorrenza effettiva nel mercato greco dell'assistenza a terra.

2.4. Altri mercati

(56) Sulla base dei risultati dell'indagine di mercato, è improbabile che l'operazione ostacoli in modo significativo la concorrenza effettiva nel mercato dei servizi di manutenzione, riparazione e revisione e della ristorazione a bordo (collegato verticalmente al mercato del trasporto aereo di passeggeri) e nel mercato della fornitura di posti aerei agli operatori turistici, sui quali Olympic è presente solo in misura limitata.

VI. INCREMENTI DI EFFICIENZA

(57) Come indicato negli orientamenti relativi alla valutazione delle concentrazioni orizzontali, spetta alle parti dimostrare che gli incrementi di efficienza ottenuti controbilanciano gli effetti anticoncorrenziali di una concentrazione. Le parti dovrebbero dimostrare che le tre condizioni cumulative seguenti sono soddisfatte: i) i miglioramenti di efficienza andranno a beneficio dei consumatori, ii) sono specificamente legati alla concentrazione e iii) sono verificabili⁽¹⁾.

(58) Le parti non hanno dimostrato che le condizioni di cui sopra sono soddisfatte nel caso di specie.

⁽¹⁾ Orientamenti relativi alla valutazione delle concentrazioni orizzontali, punto 78.

VII. ANALISI DELLA SITUAZIONE FINANZIARIA DELLE PARTI

(59) La Commissione ha inoltre analizzato la situazione finanziaria complessiva delle parti.

(60) La valutazione effettuata dalla Commissione ha portato a concludere che le prospettive di Aegean sono positive, indipendentemente dalla concentrazione.

(61) Per quanto riguarda la situazione generale di Olympic Air, è emerso che aveva subito delle perdite. In particolare, Olympic Air nella sua fase di avvio ha seguito una politica dei prezzi aggressiva che ha avuto conseguenze sulle entrate. Tuttavia, dall'indagine della Commissione risulta che sono in corso misure di ristrutturazione e la redditività di Olympic Air è andata costantemente migliorando.

(62) È quindi probabile che, con ulteriori misure di ristrutturazione, i risultati finanziari di Olympic Air migliorino ulteriormente nel prossimo futuro. Inoltre, Olympic Air appartiene a Marfin e quindi la sua situazione finanziaria dovrebbe essere considerata nel contesto più ampio della situazione finanziaria della sua unica impresa madre. Tenuto conto del livello dei costi relativi a un ipotetico ritiro di Olympic Air dal mercato, Marfin ha interesse a continuare a finanziare la sua controllata o a venderla piuttosto che accollarsi perdite finanziarie.

(63) Sebbene le parti non lo avessero richiesto, la Commissione ha deciso di analizzare la situazione di Olympic rispetto ai tre criteri di cui al punto 90 degli orientamenti relativi alla valutazione delle concentrazioni orizzontali⁽²⁾. A tale riguardo, l'indagine di mercato ha evidenziato che:

a) è improbabile che, in assenza della concentrazione, Olympic Air sia costretta a uscire dal mercato nel prossimo futuro;

b) è probabile che esistano alternative con effetti anticoncorrenziali meno gravi della concentrazione proposta; e

c) in assenza della concentrazione i beni produttivi di Olympic Air non uscirebbero inevitabilmente dal mercato, in particolare perché il marchio è un attivo estremamente interessante, che probabilmente troverebbe un acquirente che lo utilizzerebbe per operare voli nel mercato greco.

⁽²⁾ Conformemente al punto 90 degli orientamenti relativi alla valutazione delle concentrazioni orizzontali «Per l'ammissibilità dell'eccezione dell'impresa in stato di crisi la Commissione considera che siano particolarmente rilevanti i tre criteri che seguono. Primo, l'impresa che si presume sia sul punto di fallire sarebbe, entro breve tempo, costretta ad uscire dal mercato a causa di difficoltà finanziarie, se non venisse rilevata da un'altra impresa. Secondo, non vi è un'acquisizione alternativa che avrebbe effetti anticoncorrenziali meno gravi di quelli derivanti dalla concentrazione notificata. Terzo, in assenza della concentrazione, i beni produttivi dell'impresa in stato di crisi uscirebbero inevitabilmente dal mercato». Per chiarezza, è opportuno osservare che le parti non hanno invocato la cosiddetta «eccezione dell'impresa in stato di crisi».

(64) Secondo le conclusioni della decisione, il deterioramento della struttura concorrenziale che si produrrebbe a seguito della concentrazione sarebbe una conseguenza diretta della stessa.

VIII. IMPEGNI

(65) Al fine di eliminare le riserve relative alla concorrenza sollevate dalla Commissione, le parti hanno presentato degli impegni, che sono stati modificati in tre occasioni. Tutte le versioni degli impegni proposti dalle parti hanno una caratteristica comune: consistono principalmente nella cessione di un certo numero di slot nei vari aeroporti greci collegati dalle rotte per le quali erano stati segnalati problemi di concorrenza. Le misure correttive relative agli slot sono inoltre accompagnate da impegni accessori, ad esempio la possibilità offerta ai nuovi operatori di a) concludere un accordo di *interlining* ⁽¹⁾ con il soggetto risultante dalla concentrazione relativamente alle rotte problematiche e b) partecipare al programma fedeltà dell'impresa risultante dalla concentrazione per i collegamenti che gestirebbero.

(66) Gli impegni relativi agli slot prevedevano la concessione dei diritti pregressi («grandfathering rights») acquisiti sugli slot ceduti, dopo il loro utilizzo da parte del nuovo concorrente per [0-6] stagioni IATA consecutive ⁽²⁾. Gli slot ceduti si scosterebbero di [0-15] minuti dagli orari richiesti dal nuovo concorrente.

(67) Inoltre, le parti hanno proposto di concedere l'accesso a condizioni non discriminatorie ai servizi di assistenza a terra e ai servizi di manutenzione, riparazione e revisione prestati dal soggetto risultante dalla concentrazione nell'aeroporto internazionale di Atene o in qualsiasi aeroporto di destinazione delle nove rotte di cui sopra.

(68) Gli impegni dovevano rimanere validi per (riservato) o fino a che i nuovi operatori non avessero acquisito una quota di mercato complessiva di (riservato) sulle singole rotte.

(69) La Commissione ha condotto due indagini di mercato per raccogliere l'opinione degli operatori del mercato rilevante circa l'efficacia delle misure correttive proposte.

(70) Nel caso di specie, le principali barriere all'accesso non riguardano la disponibilità degli slot, né gli altri aspetti oggetto degli impegni accessori. In effetti, la maggior parte degli aeroporti interessati dal presente caso non hanno problemi di congestione e le autorità aeroportuali competenti mettono a disposizione gratuitamente un numero sufficiente di slot. Dall'indagine di mercato è emerso che né i vettori internazionali né i nazionali greci hanno un progetto credibile di entrare nel mercato. Di conseguenza, dopo la concentrazione non ci sarebbero ingressi probabili, rapidi e sufficienti per poter condizionare il comportamento del nuovo soggetto in materia tariffaria.

(71) Analogamente a casi precedenti, la valutazione ha preso in considerazione il fattore attenuante della situazione di crisi nella quale versa la Grecia, perché potrebbe avere un impatto sui reali progetti di ingresso di potenziali operatori.

IX. CONCLUSIONI

(72) La concentrazione notificata mediante la quale i gruppi Vassilakis, Marfin Investment e Laskaridis acquisiscono, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sulle concentrazioni, il controllo comune di una nuova impresa risultante da una concentrazione, comprendente le attività delle imprese Aegean Airlines SA, Olympic Air SA, Olympic Handling SA e Olympic Engineering SA, è dichiarata incompatibile con il mercato interno e con l'accordo SEE.

⁽¹⁾ Un accordo di *interlining* è un accordo tra due o più compagnie aeree in base al quale le parti contraenti accettano i documenti di viaggio (biglietti) dell'altra parte.

⁽²⁾ Per le rotte effettuate solo durante la stagione estiva o la stagione invernale, dopo 4 stagioni estive o invernali.