



C/2025/1343

27.2.2025

Sintesi della decisione della Commissione

del 3 luglio 2024

che dichiara una concentrazione compatibile con il mercato interno e con il funzionamento dell'accordo SEE

(Caso M.11071 – DEUTSCHE LUFTHANSA / MEF/ ITA)

[notificata con il numero C(2024) 4729]

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

(C/2025/1343)

Il 3 luglio 2024 la Commissione ha adottato una decisione in merito a un caso di concentrazione conformemente al regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio, del 20 gennaio 2004, relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese ⁽¹⁾, in particolare all'articolo 8, paragrafo 2, di detto regolamento. Una versione non riservata del testo integrale della decisione nella lingua facente fede per il caso in oggetto è disponibile sul sito Internet della direzione generale della Concorrenza, all'indirizzo: <https://competition-cases.ec.europa.eu/cases/M.11071>.

1. LE PARTI

- (1) Deutsche Lufthansa («Lufthansa») è la holding del gruppo Lufthansa, che ha sede a Colonia (Germania), e le cui attività di trasporto aereo comprendono, tra l'altro, Lufthansa Passenger Airlines, Swiss International Air Lines Ltd. («SWISS»), Brussels Airlines S.A./N.V. («Brussels Airlines»), Austrian Airlines AG («Austrian Airlines»), Air Dolomiti L.A.R.E. S.p.A. («Air Dolomiti»), Eurowings GmbH («Eurowings»), EW Discover GmbH («EW Discover») e Edelweiss Air AG («Edelweiss»). Lufthansa gestisce hub a Francoforte, Monaco, Bruxelles, Zurigo e Vienna ed è membro dell'alleanza mondiale di compagnie aeree Star Alliance. Inoltre, essa fa parte di imprese comuni, tra cui quelle con United Airlines e Air Canada per le rotte transatlantiche («impresa comune A++») e con All Nippon Airways («ANA») per le rotte verso il Giappone («impresa comune J+»). I partner dell'impresa comune si coordinano in materia di prezzi, capacità e orari e condividono i ricavi. Lufthansa opera su scala mondiale.
- (2) Il ministero dell'Economia e delle finanze italiano («MEF») svolge i compiti e le responsabilità del governo italiano nei settori della politica economica e finanziaria, del bilancio e delle politiche fiscali. Il MEF detiene partecipazioni in società pubbliche e strategiche in Italia, tra cui imprese nel settore dei trasporti (ENAV S.p.A., Ferrovie dello Stato), ed è azionista unico di ITA. Le imprese nelle quali MEF detiene partecipazioni sono attive a livello mondiale.
- (3) Italia Trasporto Aereo S.p.A. («ITA») è una compagnia aerea italiana creata dallo Stato italiano il 9 ottobre 2020 che opera in tutto il mondo ed ha sede a Roma. Prima dell'operazione, ITA era interamente di proprietà del MEF. ITA è membro dell'alleanza mondiale di compagnie aeree Sky Team.

2. L'AZIONE E LA DIMENSIONE UE

- (4) Il 30 novembre 2023 è pervenuta alla Commissione la notifica di una concentrazione, ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese (il «regolamento sulle concentrazioni»), in base alla quale Lufthansa e il MEF (congiuntamente «le parti») acquisiscono il controllo congiunto di ITA (in appresso «l'operazione»). L'entità risultante dall'operazione è designata di seguito come «l'entità derivante dalla concentrazione».

⁽¹⁾ GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1.

- (5) Il fatturato totale realizzato a livello mondiale dalle parti è superiore a 5 000 milioni di EUR. Ognuna delle parti realizza nell'Unione un fatturato totale superiore a 250 milioni di EUR e nessuna di esse realizza oltre i due terzi del suo fatturato totale nell'Unione all'interno di un solo e medesimo Stato membro. Di conseguenza, l'operazione ha una dimensione UE ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento sulle concentrazioni.

3. PROCEDIMENTO

- (6) Con decisione del 23 gennaio 2024, la Commissione ha espresso seri dubbi circa la compatibilità dell'operazione con il mercato interno e ha adottato una decisione di avvio del procedimento di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), del regolamento sulle concentrazioni. L'indagine approfondita non ha permesso di dissipare le riserve sotto il profilo della concorrenza individuate in via preliminare. Il 25 marzo 2023 la Commissione ha inviato alle parti una comunicazione delle obiezioni ai sensi dell'articolo 18 del regolamento sulle concentrazioni.
- (7) L'11 aprile e il 6 maggio 2024 le parti hanno presentato una serie di impegni ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento sulle concentrazioni al fine di rispondere alle riserve sotto il profilo della concorrenza individuate dalla Commissione. Il 18 giugno 2024 le parti notificanti hanno presentato una serie di impegni riveduti (gli «impegni definitivi»).

4. I MERCATI DEL PRODOTTO RILEVANTI

- (8) Nella decisione, la Commissione indica che, ai fini della valutazione delle operazioni, sono rilevanti i seguenti mercati principali:
- (a) la fornitura di servizi di trasporto aereo di linea di passeggeri sulla base dell'approccio «punto di origine/punto di destinazione» («O&D»); e
 - (b) il mercato dei servizi infrastrutturali aeroportuali nell'aeroporto di Milano Linate secondo l'approccio per singolo aeroporto.

5. VALUTAZIONE: MERCATI NEI QUALI L'OPERAZIONE OSTACOLEREBBE IN MANIERA SIGNIFICATIVO LA CONCORRENZA EFFETTIVA

5.1. Considerazioni comuni

- (9) Nel valutare gli effetti di una concentrazione sulla concorrenza, la Commissione mette a confronto le condizioni di concorrenza che si determinerebbero a seguito della concentrazione notificata con le condizioni che si sarebbero affermate in assenza della concentrazione. La decisione giunge a due conclusioni al riguardo. In primo luogo, è probabile che ITA sia finanziariamente sostenibile nel breve e medio termine; tuttavia, la sua competitività a lungo termine in quanto vettore autonomo è altamente incerta. Il suo attuale modello aziendale presenta analogie con quello del predecessore Alitalia, che ha avuto una lunga storia di difficoltà finanziarie, ha subito perdite continue a partire dal 2008 ed è entrata in amministrazione straordinaria nel 2017. In secondo luogo, ITA si trova su una traiettoria di crescita significativa, investendo in aeromobili supplementari e ampliando la capacità su rotte nuove ed esistenti.
- (10) La Commissione ha inoltre raccolto elementi di prova sui probabili effetti dell'operazione. In primo luogo, i documenti interni di Lufthansa dimostrano che in seguito all'operazione quest'ultima si aspetta aumenti di prezzo sulle rotte con sovrapposizioni di voli. In secondo luogo, i risultati dell'analisi di regressione effettuata dalla Commissione per valutare il rapporto tra il panorama concorrenziale e i prezzi dei biglietti praticati dalla Lufthansa indicano chiaramente che l'aumento della concorrenza su una rotta è associato alla diminuzione delle tariffe applicata dalla compagnia. In terzo luogo, sebbene i risultati dell'indagine di mercato della Commissione siano stati complessivamente contrastanti, diversi partecipanti al mercato hanno espresso riserve in merito alla forte posizione di mercato detenuta dalle parti e ai potenziali effetti negativi dell'operazione sulla concorrenza.

5.2. Effetti unilaterali – corto raggio

- (11) Le attività delle parti si sovrappongono su 12 rotte a corto raggio per le quali Lufthansa e ITA propongono (o intendono proporre) servizi diretti. La decisione individua riserve sotto il profilo della concorrenza su 10 di tali rotte, in parte solo su base stagionale. Inoltre, le parti offrono servizi che si sovrappongono su molte rotte. In tali casi, Lufthansa o ITA propone (o intende proporre) servizi diretti, mentre l'altra impresa partecipante alla concentrazione propone servizi indiretti. La decisione individua riserve sotto il profilo della concorrenza su 8 di tali rotte, in parte solo su base stagionale.

5.2.1. Considerazioni comuni: intensità della concorrenza sulle rotte a corto raggio

- (12) La Commissione ritiene che le parti siano concorrenti stretti sulle rotte a corto raggio in questione e che, su molte di esse, le parti siano anche l'una il principale concorrente dell'altra, per i seguenti motivi.
- (13) In primo luogo, gli elementi di prova contenuti nel fascicolo della Commissione indicano che, su ciascuna rotta, le parti sono, per quanto riguarda prezzi e frequenze, in concorrenza più stretta tra loro che con i loro concorrenti. In secondo luogo, tali elementi di prova indicano che le diverse scelte aeroportuali operate da Lufthansa e ITA da un lato e dai loro concorrenti dall'altro hanno un impatto significativo sulla scelta dei clienti per quanto riguarda i voli da un bacino di utenza all'altro. In terzo luogo, la maggior parte dei concorrenti, dei clienti aziendali, delle agenzie di viaggio e dei *tour operator* che hanno risposto all'indagine di mercato ritiene che Lufthansa e ITA siano, una rispetto all'altra, i concorrenti principali.

5.2.2. Considerazioni comuni: ingresso ed espansione sulle rotte rilevanti

- (14) L'indagine di mercato della Commissione ha individuato diversi ostacoli all'ingresso e all'espansione che riducono la probabilità che i concorrenti esistenti e i nuovi operatori espandano i loro servizi o ne proponano di nuovi sulle rotte O&D valutate nella decisione. In particolare, tali ostacoli sono rappresentati dalla disponibilità di bande orarie nell'aeroporto di Milano Linate, dall'ampio portafoglio di bande orarie delle parti in alcuni aeroporti e dalle pratiche aggressive delle parti rese possibili dall'entità di tali portafogli, dai diritti aeroportuali in alcuni hub di Lufthansa e dagli effetti di rete creati dei vettori di rete.

5.2.3. Sovrapposizioni tra (attuali) rotte dirette-dirette in questione

- (15) In primo luogo, le parti avrebbero il controllo di quote di mercato congiunte molto elevate, il che comporterebbe una posizione quasi monopolistica o molto forte, anche in base alle definizioni di mercato alternative, su tutte le 8 rotte a corto raggio in questione su cui Lufthansa e ITA sono attualmente attive. In secondo luogo, l'incremento apportato dall'operazione sarebbe elevato o considerevole su tutte le rotte. L'elevato livello e l'incremento della posizione di mercato congiunta delle parti sono un chiaro indicatore del fatto che l'operazione creerebbe o rafforzerebbe una posizione dominante eliminando un concorrente stretto. In terzo luogo, i mercati sono caratterizzati da un grado elevato di concentrazione, come indicano i valori e gli incrementi dell'indice di Herfindahl-Hirschmann (IHH) e il numero limitato di compagnie aeree alternative attive sulle rotte. In quarto luogo, la pressione esercitata dai concorrenti rimanenti su ciascuna rotta sarebbe insufficiente a condizionare l'entità derivante dalla concentrazione, anche per i vantaggi in termini di frequenza di quest'ultima. In quinto luogo, vi sono diversi ostacoli all'ingresso e all'espansione sulle rotte e non si prevedono ulteriori, probabili, tempestivi e sufficienti ingressi o espansioni di concorrenti. In sesto luogo, esistono elementi di prova specifici che dimostrano che l'operazione può produrre effetti negativi su ciascuna rotta, tra cui le risposte degli operatori del mercato, l'analisi di regressione della Commissione e i documenti interni di Lufthansa, che prevedono aumenti di prezzo.

5.2.4. Sovrapposizioni tra (future) rotte dirette-dirette in questione

- (16) Per quanto riguarda le rotte Roma-Amburgo e Milano-Vienna, è molto probabile che ITA diventi una forza concorrenziale effettiva. In primo luogo, ITA ha progetti concreti di inserimento sulle rotte. In secondo luogo, Lufthansa detiene attualmente quote di mercato elevate o molto elevate su tali rotte. In terzo luogo, i mercati sono concentrati. In quarto luogo, la pressione esercitata dai concorrenti rimanenti su ciascuna rotta sarebbe insufficiente per condizionare l'entità derivante dalla concentrazione. In quinto luogo, è probabile che ITA raggiunga una quota di mercato considerevole su ciascuna rotta dopo il suo ingresso sul mercato, diventando un concorrente stretto, o addirittura il più stretto, di Lufthansa. In sesto luogo, in seguito all'operazione non esisterebbe un numero sufficiente di altri concorrenti potenziali in grado di mantenere una pressione concorrenziale sufficiente.

5.2.5. Rotte in questione in cui una delle parti gestisce un servizio diretto e l'altra un servizio indiretto

- (17) Nella decisione, la Commissione è giunta alla conclusione che l'operazione ostacola in modo significativo la concorrenza effettiva a causa della creazione o del rafforzamento di una posizione dominante su 8 rotte a corto raggio con sovrapposizioni di voli diretti e indiretti, in parte solo su base stagionale. Su tali rotte, l'operazione, in seguito all'operazione, il controllo di un'ampia quota di mercato congiunta delle parti (> 85 % per la maggior parte delle stagioni interessate). Inoltre, l'incremento apportato dall'operazione sarebbe considerevole (> 5 % per la maggior parte delle stagioni). Il fatto che i passeggeri che scelgono i voli indiretti rappresentano una quota significativa rispetto alle dimensioni complessive del mercato in molte delle stagioni (> 10 %) indica l'importanza di tale tipo di collegamenti. Per di più, sebbene detto incremento possa essere relativamente modesto su molte di tali rotte, l'operazione eliminerebbe in sostanza l'unico vincolo concorrenziale rimanente sui voli diretti di Lufthansa.

5.3. Effetti unilaterali – lungo raggio

5.3.1. Considerazioni comuni: trattamento dei partner dell'impresa comune metal-neutral di Lufthansa

- (18) In linea con la pratica decisionale della Commissione, le attività dei partner delle imprese comuni delle imprese partecipanti alla concentrazione (ossia United e Air Canada nell'impresa comune A++ e ANA nell'impresa comune J+) sono aggregate ai fini della valutazione delle rotte a lungo raggio con sovrapposizioni di voli interessate nella comunicazione delle obiezioni e sono pertanto trattate come un'entità singola per i seguenti motivi.
- (19) In primo luogo, ITA, controllata da Lufthansa e legata alla sua gestione strategica, cesserebbe di essere incentivata a competere con la sua società madre Lufthansa e quindi, per estensione, con i partner dell'impresa comune. Qualsiasi strategia o azione di ITA che comporti una perdita di entrate per i partner dell'impresa comune sulle rotte con sovrapposizioni di voli (tra cui le strategie quali la riduzione dei prezzi, l'apertura di nuove rotte in concorrenza con l'impresa comune o la cooperazione con un concorrente dell'impresa comune) si tradurrebbe in un danno alle entrate di Lufthansa, in quanto l'impresa comune ne distribuirebbe di meno ai suoi partner. In secondo luogo, l'indagine della Commissione dimostra chiaramente che l'integrazione di ITA nelle imprese comuni è fondamentale per la logica che sottende l'accordo tra le parti e rappresenta un obiettivo dell'operazione da perseguire immediatamente.

5.3.2. Considerazioni comuni: rilevanza del traffico di collegamento per le operazioni a lungo raggio

- (20) L'accesso al traffico di collegamento svolge un ruolo importante nelle operazioni a lungo raggio. Al fine di raggiungere un tasso di occupazione dei posti redditizio, le rotte a lungo raggio collegano generalmente le aree metropolitane più grandi, in quanto le destinazioni più regionali non presentano una domanda sufficientemente elevata per garantire la redditività delle operazioni. Pertanto, per le operazioni a lungo raggio viene raramente utilizzato un modello aziendale da punto a punto puro che non si basa sul traffico di collegamento per l'esercizio sostenibile dei voli a lungo raggio.

5.3.3. Considerazioni comuni: rilevanza dei collegamenti indiretti per la valutazione dell'intensità della concorrenza sulle rotte a lungo raggio

- (21) Sulla base dei risultati dell'indagine di mercato e dell'effettivo comportamento di acquisto dei biglietti da parte dei passeggeri (ovverosia, le preferenze espresse dei passeggeri), la decisione giunge alla conclusione che i passeggeri delle compagnie aeree preferiscono i voli diretti rispetto a quelli indiretti sulle rotte a lungo raggio. Pertanto, dalla decisione emerge che sulle rotte in cui due o più compagnie aeree propongono un collegamento diretto, le compagnie aeree che offrono un collegamento diretto sono in concorrenza più stretta tra loro rispetto alle compagnie aeree che propongono solo collegamenti indiretti sulla rotta.

5.3.4. Considerazioni comuni: ostacoli all'ingresso e all'espansione

- (22) La decisione individua diversi ostacoli all'ingresso e all'espansione sulle rotte a lungo raggio in questione, tra cui: i) accesso al traffico di collegamento; ii) disponibilità dei diritti di traffico; iii) disponibilità di bande orarie e ampio portafoglio di bande orarie a disposizione delle parti; iv) redditività della rotta; v) forte posizione concorrenziale delle parti; e vi) disponibilità di aeromobili ed equipaggi.

5.3.5. Sovrapposizioni tra rotte dirette-dirette in questione

- (23) Per le ragioni che seguono, la decisione giunge alla conclusione che l'operazione ostacola in modo significativo la concorrenza effettiva a causa della creazione o del rafforzamento di una posizione dominante sulle tre seguenti rotte dirette a lungo raggio, in cui entrambe le parti propongono servizi diretti, in parte su base stagionale: Roma-Washington, Roma-San Francisco e Roma-Toronto.

- (24) In primo luogo, le parti avrebbero il controllo di quote di mercato congiunte elevate o molto elevate sulle rotte Roma-Washington e Roma-San Francisco, il che comporterebbe una posizione quasi monopolistica o molto forte. In secondo luogo, l'impresa comune A++ di Lufthansa detiene quote di mercato molto elevate, il che comporterebbe una posizione quasi monopolistica o molto forte, sulla rotta Roma-Toronto, dove ITA ha recentemente cominciato ad operare. In terzo luogo, l'incremento apportato dall'operazione da parte di ITA sarebbe considerevole o particolarmente elevato sulle rotte: Roma-Washington DC e Roma-San Francisco. Inoltre, l'accesso di ITA sulla rotta Roma-Toronto nell'aprile 2024 aumenterà notevolmente la quota di mercato congiunta delle parti su tale rotta. In quarto luogo, i mercati sono caratterizzati da un grado elevato di concentrazione, come indicano i valori IHH e il numero limitato di concorrenti che propongono voli diretti. In quinto luogo, l'indagine ha dimostrato che la pressione esercitata dai concorrenti rimanenti (principalmente l'impresa comune Blue Skies e l'impresa comune AA-IAG) per le rotte sin questione non è sufficiente a rimuovere l'ostacolo significativo alla concorrenza effettiva causato dall'operazione. In sesto luogo, l'indagine ha fornito elementi di prova del fatto che le parti sono in stretta concorrenza tra loro su tali rotte, essendo considerate concorrenti stretti dagli operatori di mercato, dal momento che, tra l'altro, effettuano voli diretti e operano dalle stesse coppie di aeroporti.

5.4. Servizi infrastrutturali aeroportuali a Milano Linate

- (25) La Commissione ha stabilito che, in seguito all'operazione, l'entità derivante dalla concentrazione, grazie alla quota di bande orarie che detiene presso l'aeroporto di Milano Linate («LIN»), avrebbe le capacità e gli incentivi sufficienti per impedire ad altri vettori di accedere alle infrastrutture di Milano Linate e quindi ai mercati della fornitura di servizi di trasporto aereo di passeggeri.
- (26) Per quanto riguarda la capacità di precludere l'accesso al mercato, nella decisione la Commissione è giunta alla conclusione che le parti hanno beneficiato, nelle ultime quattro stagioni, di quote molto elevate di bande orarie presso l'aeroporto di Linate, pari a oltre la metà delle bande orarie disponibili, e che l'operazione ha un impatto rilevante sulla disponibilità di bande orarie da parte dell'entità derivante dalla concentrazione presso tale aeroporto, in particolare nelle ore di punta. L'elevata disponibilità di bande orarie, in combinazione con gli alti livelli di congestione dell'aeroporto di Linate, induce la Commissione a concludere che è probabile che l'operazione crei o rafforzi una posizione dominante per quanto riguarda la disponibilità delle bande orari per l'entità derivante dalla concentrazione in tale aeroporto.
- (27) Per quanto riguarda gli incentivi a precludere l'accesso, la Commissione ha stabilito che, per via delle sue quote di mercato elevate, se non dominanti, nei mercati rilevanti del trasporto aereo di passeggeri e dei vincoli di capacità cui devono far fronte l'entità stessa e i suoi concorrenti, l'entità derivante dalla concentrazione disporrebbe anche gli incentivi, in seguito all'operazione, a precludere l'accesso dei suoi concorrenti ai mercati della fornitura di servizi di trasporto aereo di passeggeri presso l'aeroporto di Linate.

6. VALUTAZIONE: MERCATI NEI QUALI L'OPERAZIONE NON OSTACOLEREBBE IN MODO SIGNIFICATIVO LA CONCORRENZA EFFETTIVA

- (28) Secondo il progetto di decisione, l'operazione non ostacolerebbe in modo significativo la concorrenza effettiva sui seguenti mercati:
- (a) sovrapposizioni orizzontali nel trasporto aereo di passeggeri su 2 rotte a corto raggio con sovrapposizioni di voli diretti-diretti interessate (Milano-Stoccarda e Roma-Vienna) e su 45 rotte a corto raggio con sovrapposizioni di voli diretti-indiretti interessate;
 - (b) sovrapposizioni orizzontali nel trasporto aereo di passeggeri su 2 rotte a lungo raggio con sovrapposizioni di voli diretti-diretti interessate (Roma-New York e Roma-Chicago), su 12 rotte a lungo raggio con sovrapposizioni di voli diretti-indiretti interessate e su 38 rotte a lungo raggio con sovrapposizioni di voli indiretti-indiretti interessate;
 - (c) sovrapposizioni orizzontali nel trasporto aereo di merci su rotte intraeuropee e su rotte intercontinentali dall'Europa all'America del Nord, dall'America del Nord all'Europa, dall'Europa al Giappone e dal Giappone all'Europa;
 - (d) collegamenti verticali tra i) servizi di manutenzione, riparazione e revisione a monte e servizi di trasporto aereo di passeggeri e merci a valle; ii) servizi di assistenza a terra a monte e servizi di trasporto aereo di passeggeri a valle; iii) servizi di movimentazione merci a monte e servizi di trasporto aereo di merci a valle; e iv) servizi di addestramento al polo a monte e servizi di trasporto aereo di passeggeri a valle;
 - (e) sovrapposizioni orizzontali nella vendita di biglietti ai distributori di biglietti aerei;
 - (f) collegamenti non orizzontali tra il traffico di collegamento e i servizi di trasporto aereo di passeggeri.

7. IMPEGNI

7.1. Descrizione degli impegni dell'11 aprile 2024

- (29) L'11 aprile 2024 le parti hanno presentato una serie di impegni volti a dissipare le riserve sotto il profilo della concorrenza espresse dalla Commissione, tra cui i) la cessione di bande orarie e la conclusione di un accordo con uno o più beneficiari delle misure correttive per le rotte a corto raggio; ii) la cessione di bande orarie presso l'aeroporto di Linate; e iii) un impegno a volare con frequenze settimanali minime durante le stagioni estive e/o invernali per le rotte a lungo raggio.
- (30) La Commissione ha deciso di non sottoporre a verifica di mercato gli impegni iniziali, ritenendo che presentassero diverse carenze che ne compromettevano la completezza e/o l'efficacia.

7.2. Descrizione della seconda serie di impegni del 6 maggio 2024

- (31) Il 6 maggio 2024 le parti hanno presentato una seconda serie di impegni volti a dissipare le riserve sotto il profilo della concorrenza espresse dalla Commissione europea.

7.2.1. Corto raggio

- (32) La seconda serie di impegni mirava a rispondere alle riserve sotto il profilo della concorrenza su 8 rotte a corto raggio con sovrapposizioni di voli, imponendo alle parti di concludere un accordo con uno o più beneficiari delle misure correttive e mettendo a disposizione bande orarie ed eventualmente altri elementi necessari a tali beneficiari («misura correttiva riguardante i nuovi operatori»). Tale «accordo di impegno riguardante l'accesso», da concludere entro un certo periodo dopo la decisione di autorizzazione della Commissione, imporrebbe al beneficiario o ai beneficiari delle misure correttive l'obbligo di accedere alle rotte e di gestirle fino alla fine del periodo minimo, ossia per sei stagioni IATA consecutive (tre anni: tre stagioni estive e tre invernali).
- (33) Durante il periodo minimo, le bande orarie saranno utilizzate solo per i servizi di trasporto aereo di linea di passeggeri sulle rotte e non possono essere trasferite o riassegnate. Se il beneficiario o i beneficiari delle misure correttive cessano di operare sulle rotte durante il primo o il secondo anno di tale periodo di tre anni, tutte le bande orari torneranno automaticamente alle parti. Le parti si impegneranno successivamente ad organizzare la cessione a un nuovo beneficiario, mediante la conclusione di un nuovo accordo di impegno riguardante l'accesso.

- (34) La seconda serie di impegni si propone inoltre di rispondere alle riserve sotto il profilo della concorrenza su 8 rotte a corto raggio con sovrapposizioni di voli diretti/indiretti, concludendo un accordo speciale di ripartizione (*Special Prorate Agreement, SPA*) («l'impegno SPA») con lo stesso beneficiario o gli stessi beneficiari delle misure correttive. Tale accordo collegherebbe il beneficiario o i beneficiari delle misure correttive a tutte le rotte intraitaliane servite da ITA dall'aeroporto di Milano Linate e dall'aeroporto di Roma Fiumicino, consentendo a tale beneficiario o a tali beneficiari di proporre collegamenti indiretti sulle rotte dirette-indirette in questione e di riproporre le attività svolte da ITA prima della concentrazione.

7.2.2. Aeroporto di Linate

- (35) Al fine di rispondere alle riserve sotto il profilo della concorrenza riguardanti l'aeroporto di Linate, le parti hanno proposto di cedere un numero di bande orarie pari all'incremento delle bande orarie in tale aeroporto secondo le modalità indicate di seguito. In primo luogo, le parti trasferirebbero le bande orarie al beneficiario o ai beneficiari delle misure correttive sulle 4 rotte da/per Milano conformemente all'accordo di impegno riguardante l'accesso. In secondo luogo, se dovessero rimanere porzioni di incremento presso l'aeroporto di Linate, le parti trasferirebbero le bande orarie supplementari al beneficiario o ai beneficiari delle misure correttive. In terzo luogo, se dopo tali trasferimenti dovesse ancora rimanere una porzione dell'incremento presso l'aeroporto di Linate, le parti trasferirebbero tutte le restanti bande orarie al coordinatore delle bande orarie. Su richiesta del beneficiario o dei beneficiari delle misure correttive, il numero totale di bande orarie da cedere potrebbe raggiungere 162 bande orarie settimanali, pari a 81 frequenze settimanali, in estate, e 150 bande orarie settimanali, pari a 75 frequenze settimanali, in inverno.

7.2.3. Lungo raggio

- (36) Al fine di rispondere alle riserve sotto il profilo della concorrenza per le sovrapposizioni di voli a lungo raggio, le parti hanno proposto le seguenti misure correttive.
- (37) In primo luogo, le parti si sono impegnate a separare le attività a lungo raggio di ITA nel Nord Atlantico dal resto dell'organizzazione di Lufthansa e ad attuare misure di *ringfencing* («impegno di separazione e *ringfencing*») dalla conclusione dell'operazione fino all'approvazione dell'ingresso di ITA nell'impresa comune («ATI immunity») da parte del dipartimento dei Trasporti degli Stati Uniti («DOT»).
- (38) In secondo luogo, le parti si sono impegnate a volare con frequenze settimanali minime per le stagioni estive e/o invernali, a cominciare dall'inizio della stagione in cui le parti hanno ricevuto dal DOT l'approvazione dell'ingresso di ITA nell'impresa comune.
- (39) In terzo luogo, le parti si sono impegnate a offrire accordi ad altre compagnie aeree sui voli da/per Roma Fiumicino verso altri aeroporti europei per quanto riguarda le sovrapposizioni di voli a lungo raggio. Se adottati, tali accordi avrebbero consentito al beneficiario o ai beneficiari delle misure correttive di esercitare una pressione concorrenziale sull'entità derivante dalla concentrazione, ottenendo l'accesso al traffico di collegamento tra Roma e i loro rispettivi hub.

7.3. Descrizione degli impegni del 18 giugno 2024

- (40) Il 18 giugno 2024 le parti hanno presentato una serie definitiva di impegni volti a dissipare le riserve sotto il profilo della concorrenza espresse dalla Commissione europea ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento sulle concentrazioni (gli «impegni definitivi»), che comprendono:
- (a) impegni volti a rispondere alle riserve sotto il profilo della concorrenza per quanto riguarda le 10 rotte a corto raggio con sovrapposizioni di voli diretti-diretti mediante la conclusione di un accordo con uno o due beneficiari delle misure correttive e la messa a disposizione a tali beneficiari di bande orarie ed eventualmente di altri elementi necessari («misura correttiva riguardante i nuovi operatori»);
- (b) impegni volti a rispondere alle riserve sotto il profilo della concorrenza per quanto riguarda le 8 rotte a corto raggio con sovrapposizioni di voli diretti-indiretti mediante la conclusione di un accordo speciale di ripartizione («SPA») o di un accordo simile per consentire la connettività in relazione alla rete nazionale di ITA («impegno SPA»);
- (c) impegni volti a rispondere alle riserve sotto il profilo della concorrenza riguardanti l'aeroporto di Linate mediante la cessione di bande orarie («misura correttiva riguardante le bande orarie nell'aeroporto di Linate»); e
- (d) impegni volti a porre rimedio alle sovrapposizioni dei voli a lungo raggio, concludendo un accordo con un acquirente adeguato per quanto riguarda una delle tre opzioni alternative di misure correttive («impegni riguardanti i voli a lungo raggio»).

7.3.1. Corto raggio

- (41) Gli impegni definitivi relativi alle rotte a corto raggio interessate integrano sostanzialmente le misure correttive riguardanti i voli a corto raggio previste dalla seconda serie di impegni. Negli impegni definitivi, le parti hanno ampliato l'ambito di applicazione della misura correttiva riguardante i nuovi operatori, includendo due rotte supplementari: i) Roma-Amburgo e ii) Milano (MXP o LIN)-Vienna. Inoltre, gli impegni definitivi i) chiariscono ulteriormente che i termini dello SPA o di un accordo simile devono essere migliori di quelli degli accordi SPA conclusi tra ITA e Lufthansa o di quelli degli accordi SPA simili che ITA ha stipulato con i suoi partner dell'alleanza ii) prorogano la durata degli accordi SPA o degli accordi simili a cinque anni (anziché tre anni) e iii) modificano il termine per la firma degli accordi.

7.3.2. Aeroporto di Linate

- (42) Per quanto riguarda l'aeroporto di Linate, gli impegni definitivi integrano ampiamente la misura correttiva prevista dalla seconda serie di impegni.

7.3.3. Lungo raggio

- (43) Gli impegni definitivi relativi alle sovrapposizioni di voli a lungo raggio hanno eliminato tutte le misure correttive precedenti e introdotto una misura correttiva che può essere attuata scegliendo tra tre opzioni e che ha come obiettivo quello di aumentare la frequenza dei collegamenti diretti o con un solo scalo sulle rotte a lungo raggio interessate («rotte a lungo raggio oggetto delle misure correttive»). La durata della misura correttiva per i voli lungo raggio è di tre anni (che può essere prorogata a cinque anni scegliendo l'opzione 2).

7.3.3.1. Opzione 1: aumento delle frequenze dirette da parte di un concorrente

- (44) Nell'ambito della prima opzione, le parti dovrebbero concludere un accordo con almeno un idoneo beneficiario delle misure correttive, al fine di stabilire sulle rotte a lungo raggio oggetto delle misure correttive un aumento delle frequenze, come indicato nella tabella 1 degli impegni definitivi.

7.3.3.2. Opzione 2: maggiore connettività attraverso accordi di interlinea, scambi di bande orarie o modifiche della loro collocazione oraria

- (45) Nell'ambito della seconda opzione, le parti garantiscono che si registri un aumento delle possibilità competitive di voli indiretti su ciascuna rotta a lungo raggio oggetto delle misure correttive. A tal fine, si adotterebbero strumenti di cooperazione (come gli accordi di interlinea, gli scambi di bande orarie e la modifica della loro collocazione oraria) con i beneficiari delle misure correttive sui voli da e per Roma FCO verso altri hub aeroportuali situati in Europa o in America del Nord. In particolare, le parti realizzeranno 10 collegamenti indiretti competitivi supplementari alla settimana su ciascuna rotta, ad eccezione della rotta Roma-San Francisco nella stagione invernale, per la quale ne saranno creati 3.
- (46) Il beneficiario o i beneficiari delle misure correttive devono essere due concorrenti indipendenti e non essere collegati alle parti o ai loro partner dell'impresa comune A++. Inoltre, uno dei beneficiari delle misure correttive per i voli a lungo raggio deve fare affidamento sulle proprie operazioni o su accordi di interlinea con terzi indipendenti, mentre il secondo può prevedere accordi di cooperazione (di interlinea o di altro tipo) con le parti.

7.3.3.3. Opzione 3: maggiore connettività attraverso i) frequenze dirette e ii) accordi di interlinea, scambi di bande orarie o modifiche della loro collocazione oraria

- (47) La terza opzione prevede una combinazione dell'opzione 1 (aumento della frequenza dei collegamenti diretti) e dell'opzione 2 (aumento dei collegamenti con uno scalo). Per definire la combinazione dei collegamenti diretti e indiretti aggiuntivi, le parti dovrebbero concludere accordi con idonei beneficiari delle misure correttive

8. VALUTAZIONE DEGLI IMPEGNI PROPOSTI

- (48) Nella decisione, la Commissione conclude che, nel complesso, gli impegni definitivi pongono rimedio a tutti i problemi di concorrenza posti dall'operazione, principalmente perché i) gli impegni riguardanti i voli a corto raggio garantiranno l'accesso al mercato di un idoneo beneficiario delle misure correttive su ciascuna delle rotte interessate, ii) la misura correttiva riguardante l'aeroporto di Linate garantirà una cessione di bande orarie maggiore rispetto all'incremento delle bande orarie a un idoneo beneficiario delle misure correttive e iii) la misura correttiva riguardante i voli a lungo raggio aumenterà in misura sufficiente le frequenze dirette e/o le opzioni indirette sulle rotte a lungo raggio. Tale valutazione tiene conto dei fattori straordinari e specifici dell'operazione, specificatamente del fatto i) che la competitività a lungo termine di ITA come vettore autonomo è altamente incerta, anche in considerazione dei risultati negativi registrati in passato da Alitalia come vettore autonomo e come partner di un vettore di rete, e ii) che, a seguito dell'operazione, ITA manterrà una certa capacità e incentivo a competere con i partner dell'impresa comune A++ di Lufthansa, in particolare a causa della presenza del MEF come azionista di controllo.

9. CONCLUSIONE

- (49) La decisione giunge alla conclusione che, subordinatamente al pieno rispetto degli impegni assunti dalle parti, la concentrazione proposta non ostacolerà in modo significativo la concorrenza effettiva nel mercato interno o in una parte sostanziale di questo.
- (50) Di conseguenza, la concentrazione è dichiarata compatibile con il mercato interno e con il funzionamento dell'accordo SEE, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, e dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento sulle concentrazioni, nonché dell'articolo 57 dell'accordo SEE.
-