

in merito al trasporto internazionale di gas attraverso il gasdotto tunisino, che ha importanti conseguenze concorrenziali sul mercato italiano dell'approvvigionamento di gas. In particolare, l'Autorità ha inteso evidenziare talune rilevanti implicazioni derivanti da un accordo concluso nel marzo 1991 tra Snam Spa, Eni Spa e la Tunisia e approvato con legge n. 91-38 del Parlamento tunisino, sulla base del quale Eni risulta concessionaria in via esclusiva del gasdotto trans-tunisino, tramite la società controllata Trans Tunisian Pipeline Company (TTPC), fino al 30 settembre 2019. In tale accordo, lo Stato tunisino si è riservato la facoltà di esprimere il proprio "gradimento" relativamente alla stipula di contratti di trasporto di gas sul gasdotto conclusi tra TTPC e spedizionieri (*shippers*) di gas, diversi da Snam (oggi, ENI Spa) ed Enel Spa.

In virtù di tale accordo, TTPC condiziona sospensivamente l'entrata in vigore dei contratti di trasporto predisposti per l'assegnazione della capacità addizionale disponibile in seguito ai lavori di potenziamento del gasdotto al rilascio da parte dello Stato tunisino dell'autorizzazione al passaggio sul proprio territorio. In caso di mancato ottenimento dell'autorizzazione, gli spedizionieri che, in una prima fase della procedura siano risultati assegnatari in via provvisoria della capacità di trasporto vengono esclusi dalla procedura e perdono in via definitiva la capacità di trasporto. Il termine, fissato da TTPC, per l'avveramento di tutte le condizioni sospensive previste nel contratto di trasporto e motivate con la necessità di tutelare la società in relazione agli ingenti investimenti economici effettuati, con riferimento alla procedura di assegnazione della capacità relativa alla seconda fase del potenziamento del gasdotto, era l'11 gennaio 2007. L'Autorità è venuta a conoscenza da alcuni spedizionieri che lo Stato tunisino subordina il rilascio di tale autorizzazione alla stipula di un accordo di fornitura con il fornitore algerino di gas Sonatrach.

A tale riguardo, l'Autorità ha rilevato che tale ultimo requisito, privo di alcun fondamento nella normativa tunisina, risulta idoneo a ingenerare rilevanti distorsioni nel mercato dell'approvvigionamento di gas per l'Italia, in quanto non consente agli operatori interessati all'assegnazione della mera capacità di trasporto di stipulare con TTPC un contratto di trasporto sul gasdotto tunisino, costringendoli ad assumere anche la veste di importatori. Tale ulteriore condizione imposta agli importatori diversi da ENI ed Enel ha per effetto di rendere più gravoso l'*iter* da seguire e rimette di fatto a Sonatrach la scelta di chi possa stipulare un contratto di trasporto con la società TTPC.

Parallelamente, l'Autorità ha appreso di una generale difficoltà degli operatori a concludere accordi di fornitura con Sonatrach. Infatti, nell'ambito della procedura di allocazione della capacità relativa alla prima fase del potenziamento del gasdotto TTPC conclusasi nel 2005, numerosi operatori, benché assegnatari in via provvisoria della capacità di trasporto sul gasdotto TTPC, non sono riusciti a concludere un accordo con il fornitore algerino e pertanto è stata loro preclusa la possibilità di acquisire in via definitiva la capacità di trasporto. L'Autorità ha rilevato che la situazione che si era venuta a creare, da un lato, impediva di fatto a soggetti che intendessero operare come spedizionieri di esercitare tale attività, costringendoli a compiere anche attività più direttamente finalizzate all'importazione di gas; dall'altro, aumentava il potere contrattuale del fornitore di gas algerino, chiamato a intervenire, attraverso la stipula del contratto di fornitura, in un momento in cui gli operatori che richiedevano la fornitura di gas avevano ottenuto soltanto provvisoriamente la capacità di trasporto. L'Autorità ha quindi osservato che tale situazione non pareva essere proporzionata agli interessi dello Stato tunisino. In particolare, non pareva necessaria la contestualità di ottenimento della capacità di trasporto e di fornitura di gas al fine del percepimento delle *royalties*, in quanto lo Stato tunisino avrebbe potuto prevedere e disciplinare le modalità per la loro riscossione, commisurandole ai quantitativi di gas che effettivamente attraversavano il proprio territorio nel momento in cui l'importazione ha luogo, senza introdurre requisiti non pertinenti con le procedure indette da TTPC per l'assegnazione della capacità di trasporto sul gasdotto.

La possibilità attribuita a Sonatrach di influire sui soggetti assegnatari della capacità di trasporto finiva per frapporre un ostacolo allo svolgimento di una distinta fase della filiera (il trasporto internazionale di gas) e di rafforzare il già ampio potere contrattuale del fornitore con un generale peggioramento delle condizioni economiche delle importazioni, dovuto alla diminuzione degli operatori che, attivi nella fase del trasporto internazionale del gas per l'Italia, potrebbero, in definitiva, consentire l'approvvigionamento a condizioni economiche vantaggiose di gas indipendentemente dall'ex monopolista ENI. In ragione di ciò, l'Autorità ha auspicato che il Governo italiano interessi le competenti autorità tunisine al fine di ottenere l'eliminazione del requisito, distorsivo della concorrenza, del previo contratto di fornitura di gas con il fornitore algerino Sonatrach imposto agli spedizionieri che facciano richiesta di autorizzazione al trasporto di gas sul gasdotto TTPC. Parimenti, l'Autorità ha auspicato

che il Governo italiano interessi le competenti autorità algerine al fine di consentire che venga data la possibilità anche a operatori che rappresentano aggregazioni di clienti finali nel mercato nazionale di approvvigionarsi direttamente dal fornitore algerino Sonatrach.

SCHEMA DI PIANO NAZIONALE DI ASSEGNAZIONE DELLE QUOTE DI EMISSIONI PER IL PERIODO 2008-2012

Nel novembre 2006, l'Autorità ha inviato un parere al Governo, ai sensi dell'articolo 22 della legge n. 287/90, in merito allo Schema di Piano Nazionale di Assegnazione delle quote di emissioni per il periodo 2008-2012, elaborato ai sensi dell'articolo 8, comma 2, del decreto legislativo 4 aprile 2006, n. 216, recante *“Attuazione delle direttive 2003/87 e 2004/101/CE in materia di scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità, con riferimento ai meccanismi di progetto del Protocollo di Kyoto”*.

Al riguardo, l'Autorità ha innanzitutto rilevato che l'assegnazione delle quote di emissioni per il 2005/2007, primo periodo di applicazione della possibilità di commercializzare i diritti di emissione, ha visto l'Italia particolarmente sfavorita rispetto ad altri Stati membri in ragione sia della ripartizione degli impegni prevista dal *Burden Sharing Agreement* del 1998 che dall'adozione da parte di alcuni Paesi di criteri non adeguati agli obiettivi di riduzione delle emissioni. Tale discriminazione può determinare uno svantaggio concorrenziale per gli operatori nazionali nei mercati esposti alla concorrenza internazionale e, più in generale, può avere ricadute negative sulla competitività dell'intero sistema delle imprese. L'Autorità ha pertanto auspicato che nel presentare il Piano si richieda alla Commissione una particolare coerenza e rigidità nell'esame dei Piani di allocazione dei diversi Stati membri, avvalendosi a tal fine anche dei dati disponibili sulle emissioni effettive del 2005, e che la Commissione stessa trovi misure idonee a garantire trasparenza e omogeneità dei criteri di determinazione delle quote da assegnare, nonché adeguate misure di correzione dei Piani.

L'Autorità ha altresì suggerito una tempestiva revisione delle quote negoziate con la Commissione nel 1998, che potrebbero non essere più conformi alle realtà industriali di alcuni Paesi, sottolineando l'importanza che il quadro regolatorio

nazionale e comunitario fornisca alle imprese segnali chiari sugli effettivi oneri da sostenere, in modo da mettere gli operatori in condizione di poter prevedere con un adeguato margine di anticipo e grado di certezza i diritti di emissione di cui potranno disporre. L'Autorità ha infine evidenziato l'importanza dei meccanismi flessibili previsti dal Protocollo di Kyoto, che consentono agli operatori di ottenere crediti di emissioni, anche al fine di evitare che i settori più penalizzati dal Piano, quali il settore elettrico, siano gravati da costi eccessivi. Pertanto, l'Autorità ha auspicato che nell'ambito della definizione del PNA e nel rispetto della disciplina comunitaria non vengano determinati limiti troppo stringenti al ricorso a tali meccanismi.

SERVIZI IDRICI

Nel periodo di riferimento, l'Autorità ha avviato un'istruttoria in relazione a una presunta intesa restrittiva della concorrenza nella gestione dei servizi idrici in Toscana (ACEA-SUEZ ENVIRONNEMENT/PUBLIACQUE); ha inoltre effettuato un intervento di segnalazione in merito a disposizioni restrittive della concorrenza nel settore della gestione del servizio idrico integrato e dei rifiuti urbani (SEGNALAZIONE SULLE GESTIONI IN SALVAGUARDIA DI SERVIZI IDRICI E RIFIUTI URBANI E GESTIONE DEI SERVIZI AMBIENTALI).

Intese

ACEA – SUEZ ENVIRONNEMENT / PUBLIACQUE

Nel maggio 2006, l'Autorità ha avviato un'istruttoria, ai sensi dell'articolo 81 del Trattato CE, nei confronti delle società Publiacqua Spa, Acea Spa e Suez Environment S.A. al fine di accertare l'esistenza di una intesa restrittiva della concorrenza posta in essere in occasione della gara indetta dal Comune di Firenze al fine di selezionare un socio privato che acquisisse il 40% del capitale di Publiacqua, società di gestione dei servizi idrici all'interno dell'ambito territoriale ottimale n. 3 - Medio Valdarno della Regione Toscana. Il procedimento è stato avviato sulla base di talune anomalie registratesi nelle modalità di svolgimento della gara: in particolare, alla

scadenza del termine per la presentazione delle offerte, il Comune di Firenze aveva ricevuto un'unica offerta, quella di Acea e Suez presentatesi congiuntamente in associazione temporanea di imprese.

L'Autorità ha rilevato che la condotta tenuta da Acea e Suez nel presentarsi congiuntamente alla gara attraverso lo strumento dell'associazione temporanea di imprese, già assunta in almeno altre due occasioni, sempre relative alla gestione di servizi idrici nella Regione Toscana, potrebbe essere il frutto di un'intesa volta ad evitare il confronto concorrenziale tra i due primari operatori. L'ipotesi risulta avvalorata dalla circostanza che Suez detiene il 9,9% del capitale di Acea e dai frequenti rapporti operativi e commerciali esistenti tra le due società nel settore energetico, attraverso l'impresa comune Acea Electrabel Spa. Alla luce di tali elementi, l'Autorità ha altresì ipotizzato che tale modalità di partecipazione congiunta potrebbe corrispondere a un più ampio disegno di coordinamento tra Acea e Suez circa le rispettive strategie, con possibili effetti di compartimentazione del mercato italiano della gestione dei servizi idrici. Al 31 marzo 2007, l'istruttoria è in corso.

Attività di segnalazione

GESTIONI IN SALVAGUARDIA DI SERVIZI IDRICI E RIFIUTI URBANI E GESTIONE DEI SERVIZI AMBIENTALI

Nel maggio 2006, l'Autorità ha inviato al Governo, alla Regione Emilia Romagna, alla Conferenza permanente Stato-Regioni, all'Agenzia di ambito di Ravenna e all'Associazione Nazionale Comuni Italiani-ANCI una segnalazione, ai sensi dell'articolo 21 della legge n. 287/90, contenente alcune osservazioni sulla gestione dei servizi idrici e dei rifiuti urbani all'interno dell'Ambito Territoriale Ottimale di Ravenna, come regolato dall'articolo 2 della Legge Regionale Emilia Romagna 6 settembre 1999, n. 25, "Delimitazione degli ambiti territoriali ottimali e disciplina delle forme di cooperazione tra gli enti locali per l'organizzazione del servizio idrico integrato e del servizio di gestione dei rifiuti urbani". Tale legge prevede una delimitazione degli ambiti territoriali su base provinciale, comune ai servizi idrici e ai rifiuti urbani. Una delle competenze attribuite all'Agenzia di ambito è l'individuazione delle gestioni idriche meritevoli di salvaguardia, con le quali la stessa legge prevede che

l'Agenzia stipuli una convenzione di durata triennale per la gestione del servizio idrico integrato, che può essere estesa a sei anni nel caso di fusione di due o più gestioni meritevoli di salvaguardia esistenti, a dieci anni se la gestione soddisfa almeno il 75% della popolazione dell'ambito, a quindici anni se stipulata con una gestione che copre il servizio per l'intero ambito. Una competenza analoga è prevista anche con riferimento al servizio di gestione dei rifiuti.

L'Autorità ha in primo luogo rilevato che tali disposizioni hanno determinato il mantenimento di gestioni di servizi in salvaguardia per periodi anche estremamente lunghi, senza che i termini temporali astrattamente fissati risultassero in alcun modo motivati. Con specifico riferimento all'Ambito territoriale ottimale di Ravenna, l'Autorità ha rilevato che l'Agenzia di ambito e l'attuazione della legge regionale hanno determinato un'effettiva distorsione del normale confronto concorrenziale per l'affidamento di tali gestioni, le quali sono state affidate, a seguito di complessi processi di riorganizzazione societaria dei soggetti originariamente titolari delle medesime, a un'unica impresa, con la quale l'Agenzia di ambito ha stipulato convenzioni di gestione dei servizi idrici e dei rifiuti urbani, con scadenza fissata rispettivamente al 2023 e al dicembre 2011. Al di là del caso concreto, l'Autorità ha colto l'occasione per ribadire più in generale la necessità che il legislatore regionale valuti attentamente la compatibilità delle proprie disposizioni con gli obiettivi definiti nella legislazione nazionale a tutela della concorrenza, alla luce dei principi espressi all'articolo 117, comma 2, lettera e) della Costituzione.

DISTRIBUZIONE COMMERCIALE

Nel corso del 2006, l'Autorità ha avviato un procedimento istruttorio per violazione dell'obbligo di comunicazione preventiva di operazioni di concentrazione (LIDL ITALIA-RAMI D'AZIENDA). L'Autorità ha effettuato inoltre due interventi di segnalazione in merito a disposizioni distorsive della concorrenza nel settore della distribuzione commerciale (PARERE SULLA DISCIPLINA IN MATERIA DI DISTRIBUZIONE COMMERCIALE NELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO; SEGNALAZIONE SULLA NORMATIVA DEL COMMERCIO IN LIGURIA).

Concentrazioni

LIDL ITALIA - RAMI D'AZIENDA

Nel dicembre 2006, l'Autorità ha avviato un procedimento istruttorio per violazione dell'obbligo di comunicazione preventiva delle operazioni di concentrazione nei confronti di Lidl Italia Srl, società controllata da E.R.F. Beteiligung GmbH, capofila di un gruppo che in Italia opera nella distribuzione moderna al dettaglio di prodotti alimentari e non alimentari di largo e generale consumo, con circa quattrocentoventi punti vendita *discount*. L'operazione, tardivamente comunicata, è consistita in una serie di acquisizioni, effettuate da Lidl tra il 2001 il 2006, aventi ad oggetto circa cento rami d'azienda appartenenti per lo più a piccoli operatori del commercio, ciascuno dei quali inerente a uno o più punti vendita al dettaglio, in varie località del territorio nazionale, di prodotti alimentari e/o non alimentari, al fine di utilizzare le relative autorizzazioni commerciali, mediante accorpamenti, per l'apertura e l'ampliamento di circa cinquanta punti vendita al dettaglio con la formula *discount*. L'Autorità ha ritenuto che l'operazione realizzata, comportando l'acquisizione del controllo di parti di imprese, costituiva una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera *b*), della legge n. 287/90 ed era soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva, in quanto il fatturato totale realizzato nell'ultimo esercizio a livello nazionale dall'insieme delle imprese interessate era superiore alla soglia di cui all'articolo 16, comma 1, della stessa legge. Al 31 marzo 2007, l'istruttoria è in corso.

Attività di segnalazione

DISCIPLINA IN MATERIA DI DISTRIBUZIONE COMMERCIALE NELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

Nell'ottobre 2006, l'Autorità ha inviato un parere, ai sensi dell'articolo 22 della legge n. 287/90, alla Provincia autonoma di Bolzano in merito al possibile impatto restrittivo della propria disciplina in materia di distribuzione commerciale emanata con le leggi provinciali n. 13/1997 e n. 7/2000, che avevano limitato significativamente l'apertura di esercizi commerciali di medie e di grandi dimensioni, nonché di centri commerciali destinati alla vendita al dettaglio di beni di ampio consumo.

In via generale, l'Autorità ha richiamato la particolare importanza del ruolo svolto dalla Provincia autonoma di Bolzano nell'adozione di indirizzi generali per l'insediamento delle attività commerciali, e in particolare di una disciplina del settore del commercio che prenda atto della specifica conformazione del territorio e della ricchezza delle sue risorse paesaggistiche e ambientali. Fermi restando i divieti relativi alla costruzione e all'ampliamento di edifici da destinare al commercio in aree verdi, l'Autorità ha sottolineato gli effetti negativi sulla concorrenza che potrebbero derivare da un quadro normativo ingiustificatamente restrittivo. In particolare, andrebbe evitata l'introduzione di tetti numerici all'ingresso nel mercato di nuovi operatori, superando la logica della programmazione strutturale dell'offerta.

L'Autorità ha pertanto auspicato che le amministrazioni competenti modifichino la prassi applicativa e, nel verificare la coerenza delle domande di autorizzazione al commercio per le medie e grandi superfici con gli obiettivi di interesse pubblico di tutela ambientale e urbanistica, utilizzino criteri di proporzionalità e di trasparenza, evitando il rischio di porre ostacoli ingiustificati all'ingresso di nuovi operatori nella distribuzione commerciale, con conseguente protezione delle imprese già esistenti.

NORMATIVA SUL COMMERCIO REGIONE LIGURIA

Nel marzo 2007, l'Autorità ha inviato una segnalazione, ai sensi dell'articolo 21 della legge n. 287/90, alla Regione Liguria in merito agli effetti distorsivi della concorrenza derivanti da talune previsioni della legge regionale n. 1/2007 con cui è stato approvato il Testo Unico del Commercio in Liguria.

L'Autorità ha sottolineato innanzitutto la portata restrittiva delle norme relative alla classificazione dei punti vendita, in quanto la classificazione tra esercizi di vicinato, medie e grandi strutture di vendita, fornita dall'articolo 15 della legge regionale, si discostava sensibilmente da quella prevista nel decreto legislativo n. 114/98. In particolare, l'Autorità ha rilevato che la legge, stabilendo parametri dimensionali inferiori per le definizioni di media e grande struttura di vendita, finiva per imporre oneri ingiustificatamente restrittivi all'apertura ed all'ampliamento dei punti vendita di minori dimensioni. Con riferimento alla disciplina delle vendite promozionali, per le quali la legge regionale stabiliva limitazioni temporali e merceologiche, l'Autorità ha evidenziato che essa, oltre a essere in contrasto con l'articolo 3, comma 1, lettera *f*)

della legge n. 248/2006, appariva eccessivamente penalizzante della libertà di iniziativa degli operatori del settore e tale da limitare gli strumenti e gli spazi di concorrenza tra gli stessi. L'Autorità, pertanto, nel richiamare l'attenzione dell'Amministrazione sull'esigenza di evitare che i propri provvedimenti introducano restrizioni della concorrenza non strettamente giustificate da esigenze generali di tutela dei consumatori e/o del territorio, ha auspicato che le osservazioni formulate potessero costituire la base per un riesame della materia da parte della Regione Liguria.

TRASPORTI E NOLEGGIO MEZZI DI TRASPORTO

Nel settore del trasporto aereo, l'Autorità ha avviato due procedimenti volti ad accertare eventuali comportamenti abusivi nel settore delle gestioni aeroportuali (AEROPORTI DI ROMA-TARIFFE AEROPORTUALI; SEA-TARIFFE AEROPORTUALI); l'Autorità ha inoltre autorizzato, subordinatamente al rispetto di alcune condizioni, un'operazione di concentrazione (ALITALIA-VOLARE). Inoltre, sono stati avviati due procedimenti per inottemperanza, rispettivamente all'obbligo di separazione societaria (AEROPORTI DI ROMA-ATTIVITÀ CARGO FIUMICINO) e di comunicazione preventiva di operazioni di concentrazione (ALITALIA - RAMO DI AZIENDA DI GANDALF); è stato, infine, effettuato un intervento di segnalazione in merito a disposizioni restrittive della concorrenza (SEGNALAZIONE SUL REGIME DI IMPOSIZIONE DI OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO SUI SERVIZI AEREI DI LINEA DA E PER LA SARDEGNA). Nel settore del trasporto ferroviario, l'Autorità ha avviato un procedimento per inottemperanza all'obbligo di separazione societaria (FERROVIA ADRIATICA SANGRITANA-RAMI D'AZIENDA DI S.T.A.F.). Nel settore del trasporto su strada, l'Autorità ha effettuato due interventi di segnalazione (SEGNALAZIONE SUL DOCUMENTO DI REVISIONE TECNICA E TARIFFARIA DEL PIANO BUS TURISTICI; PARERE SUL SERVIZIO DI TRASPORTO LUNGO LA TRATTA AEROPORTO DI CIAMPINO/ROMA TERMINI), mentre, nel settore del trasporto marittimo, ha concluso un procedimento per inottemperanza all'obbligo di comunicazione preventiva di operazioni di concentrazione (PERSONA FISICA/MOBY). Al 31 marzo 2007, è in corso un procedimento istruttorio, avviato nel 2005 e già descritto nella Relazione annuale dello scorso anno, volto ad accertare presunte violazioni dell'articolo 81 del Trattato CE nel trasporto pubblico locale (ALLEANZE PER LA PARTECIPAZIONE ALLE

GARE PER L'AGGIUDICAZIONE DI SERVIZI DI TPL), nonché un'indagine conoscitiva nello stesso settore (INDAGINE CONOSCITIVA SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE).

TRASPORTI AEREI

Abusi

AEROPORTI DI ROMA –TARIFFE AEROPORTUALI

Nel dicembre 2006, l'Autorità ha avviato un procedimento istruttorio, ai sensi dell'articolo 82 del Trattato CE, nei confronti della società Aeroporti di Roma Spa, concessionaria esclusiva fino al 30 giugno 2044 della gestione degli aeroporti di Roma-Fiumicino e Roma-Ciampino, al fine di verificare la portata anticoncorrenziale di alcuni comportamenti posti in essere nella determinazione di alcuni corrispettivi per l'uso delle infrastrutture e dei beni aeroportuali strumentali al servizio di trasporto aereo e alle operazioni di assistenza a passeggeri e aeromobili. In particolare, dalle segnalazioni inviate all'Autorità da I.B.A.R.-Italian Board Airlines Representatives, associazione rappresentativa di circa ottanta vettori aerei operanti in Italia, emergerebbe che, a più di sei anni dalla riorganizzazione del settore aeroportuale, operata in Italia dal decreto legislativo n. 18/99, Aeroporti di Roma continuerebbe a determinare i corrispettivi senza conformarsi alle prescrizioni della delibera CIPE n. 86/2000, secondo cui le tariffe per l'accesso all'infrastruttura aeroportuale devono essere determinate in maniera trasparente e orientate ai costi.

I comportamenti contestati ad Aeroporti di Roma si sostanziano, in particolare, nella fissazione di corrispettivi eccessivamente onerosi per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali, nell'applicazione di ingiustificate *royalties* per la fornitura di carburante, di corrispettivi per l'accesso ai beni di uso comune applicati ai fornitori dei servizi di ristorazione per l'uso a bordo degli aerei e di sicurezza e di canoni per la sub-concessione di spazi a uso ufficio. Analogamente, nel settore dell'assistenza merci, Aeroporti di Roma, nell'ambito di una gara per il secondo fornitore, avrebbe applicato prezzi di accesso all'area doganale dell'aeroporto tali da non rendere competitiva l'offerta. Al 31 marzo 2007, l'istruttoria è in corso.

SEA-TARIFFE AEROPORTUALI

Nel dicembre 2006, l'Autorità ha avviato un procedimento istruttorio, ai sensi dell'articolo 82 del Trattato CE, nei confronti della Società Esercizi Aeroportuali Spa (SEA), concessionaria in esclusiva fino al 2041 della gestione aeroportuale degli scali di Linate e Malpensa, al fine di verificare la portata anticoncorrenziale di alcuni comportamenti consistenti nella determinazione di alcuni corrispettivi per l'uso delle infrastrutture e dei beni aeroportuali strumentali al servizio di trasporto aereo ed alle operazioni di assistenza a passeggeri e aeromobili. Il procedimento è stato avviato a seguito di alcune segnalazioni da parte di I.B.A.R.-Italian Board Airlines Representatives, associazione che rappresenta circa ottanta vettori aerei operanti in Italia, nonché di alcune compagnie aeree che effettuano servizi di trasporto merci e società che svolgono attività di assistenza al carico/scarico di merci in ambito aeroportuale. Nelle segnalazioni inviate all'Autorità si lamentava, in particolare, che a più di sei anni dalla riorganizzazione del settore aeroportuale, operata in Italia dal decreto legislativo n. 18/99, SEA continui a determinare i corrispettivi negli aeroporti di Malpensa e Linate senza conformarsi alle prescrizioni della delibera CIPE n. 86/2000, secondo cui le tariffe per l'accesso all'infrastruttura aeroportuale devono essere determinate in maniera trasparente e orientate ai costi.

I comportamenti contestati a SEA si sostanziano nella fissazione di corrispettivi eccessivamente onerosi per l'utilizzo di infrastrutture aeroportuali, nella richiesta di ingiustificate *royalties* per la fornitura di carburante, di corrispettivi per l'accesso ai beni di uso comune applicati ai fornitori dei servizi di ristorazione a bordo degli aerei e nella fissazione di canoni per la sub-concessione di spazi a uso ufficio. Al 31 marzo 2007, l'istruttoria è in corso.

*Concentrazioni**ALITALIA - VOLARE*

Nel luglio 2006, l'Autorità ha autorizzato, subordinatamente al rispetto di talune condizioni, l'acquisizione da parte della società Alitalia Linee Aeree Italiane Spa, tramite la società veicolo Volare Spa, della società Volare Group Spa. Quest'ultima

società, ammessa al regime di amministrazione straordinaria a seguito di dichiarazione di fallimento del Tribunale di Busto Arsizio nel dicembre 2004, controllava al momento della concentrazione, oltre ad alcune società operanti in settori collegati al trasporto aereo, due vettori operativi, Volare Airlines Spa e Air Europe Spa, attivi nel trasporto aereo di passeggeri a livello nazionale e internazionale tramite voli di linea e *charter*. A seguito dell'aggiudicazione della procedura di vendita, Alitalia ha acquistato sia Volare Group Spa che Volare Airlines Spa e Air Europe Spa, a loro volta titolari, tra l'altro, di licenze, autorizzazioni, nonché di un certo numero di diritti di decollo e atterraggio (*slot*).

L'operazione notificata ha interessato il settore del trasporto aereo effettuato sia su voli di linea sia attraverso voli non previsti da orari ufficiali, i cosiddetti voli a domanda (*charter*). Nell'ambito del servizio di trasporto aereo di linea è possibile individuare una serie di mercati rilevanti distinti, definiti sostanzialmente in base alle rotte sulle quali il servizio viene effettuato. Secondo tale approccio, i collegamenti tra coppie di città o di aeroporti, e più precisamente, tra i rispettivi bacini di utenza, costituiscono altrettanti mercati rilevanti: rappresentando infatti l'origine e la destinazione dello spostamento, non sono in quanto tali sostituibili dal punto di vista della domanda. Avuto riguardo ai collegamenti offerti dalla società Volare, la concentrazione interessava rotte nazionali, comunitarie e intercontinentali. In particolare, nei collegamenti operati da Volare fra l'aeroporto di Milano Linate e sei città del Sud Italia (Napoli, Palermo, Catania, Bari, Brindisi, Lamezia Terme), nonché nella rotta Linate-Parigi, si sarebbe registrata una sovrapposizione tra i collegamenti offerti da Volare e quelli offerti dalla società acquirente Alitalia. Viceversa, nei collegamenti intercontinentali di linea e sul mercato del trasporto aereo *charter* non sono presenti significative barriere all'entrata e l'operazione, anche in ragione della marginalità delle quote detenute da Volare, non modifica gli assetti concorrenziali.

Con riferimento ai collegamenti nazionali, l'Autorità ha in primo luogo valutato la sostituibilità degli aeroporti localizzati intorno alla città di Milano: Linate, Malpensa e Orio al Serio. A tale riguardo, date le più agevoli condizioni di accessibilità rispetto agli altri due aeroporti e la posizione geografica più vicina al centro cittadino, l'Autorità ha ritenuto che i collegamenti da/per Linate costituissero un mercato distinto. Per quanto riguarda i collegamenti con Parigi, l'Autorità ha ritenuto sostituibili per la rotta Milano-Parigi gli aeroporti Charles de Gaulle (servito da Alitalia) e Orly (servito da

Volare), in quanto situati circa alla stessa distanza dal centro cittadino ed entrambi collegati a Parigi da un servizio ferroviario. Al contrario, l'Autorità ha ritenuto l'aeroporto di Beauvais non sostituibile con i due precedenti, poiché situato a notevole distanza dalla città e servito da collegamenti meno frequenti. A seguito dell'operazione, i mercati rilevanti su cui si sarebbe verificata una sovrapposizione di quote tra le imprese parti della concentrazione sono risultati: Linate-Bari, Linate-Brindisi, Linate-Napoli, Linate-Lamezia-Terme, Linate-Catania, Linate-Palermo, Milano Linate-Parigi.

Nel corso dell'istruttoria è stata in primo luogo evidenziata la situazione di congestione che caratterizzava l'aeroporto di Linate, il conseguente contingentamento degli *slot* e l'impossibilità dell'ingresso di nuovi operatori. A ciò va aggiunta la regolazione sull'assegnazione degli *slot* che avvantaggia le compagnie aeree articolate in gruppi societari, prevedendo che il numero degli *slot* risulti assegnato sulla base delle licenze detenute, con la conseguenza che i vettori che detengono più licenze sono assegnatari di più coppie di *slot* sulla stessa rotta. In tale contesto, Alitalia deteneva, al momento della notifica dell'operazione, circa il 46% degli *slot* disponibili sull'aeroporto di Linate e, a seguito dell'acquisizione di Volare (presente con dodici coppie di *slot*), Alitalia avrebbe acquisito la disponibilità del 54% del complesso degli *slot* disponibili.

Nella valutazione dell'impatto dell'operazione, l'Autorità ha tenuto conto sia degli effetti orizzontali sulle singole rotte su cui si sarebbe registrata una sovrapposizione, sia, in un'ottica di valutazione prospettica, degli ulteriori effetti sulla concorrenza derivanti dall'incremento del potere di mercato esercitato da Alitalia sull'aeroporto di Linate, aeroporto strategico e sostanzialmente chiuso ai nuovi entranti, a seguito dell'acquisizione della disponibilità degli *slot* assegnati a Volare. In particolare, l'Autorità ha accertato che l'acquisizione di Volare da parte di Alitalia avrebbe comportato il rafforzamento o la costituzione di una posizione dominante di quest'ultima sulle rotte domestiche in cui operava anche Volare (Linate-Bari, Linate-Brindisi, Linate-Napoli, Linate-Lamezia Terme, Linate-Palermo, Linate-Catania) e anche sulla rotta Linate-Parigi.

Sulla base delle risultanze dell'istruttoria, l'Autorità ha autorizzato la concentrazione subordinatamente al rispetto di talune condizioni volte a escludere la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante in capo ad Alitalia tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza. In particolare, l'Autorità ha disposto il rilascio di due coppie di *slot* sulla rotta Milano Linate-Parigi, a

favore di vettori diversi da Alitalia o da compagnie a essa legate o facenti parte dell'alleanza *Sky Team*, già operanti sulla rotta in questione, a fronte di richieste che pervengano entro la data dell'11 novembre 2007. Gli *slot* rilasciati da Alitalia potranno essere utilizzati con vincolo di destinazione sulla rotta Milano-Parigi, per un periodo pari a sei stagioni IATA. L'Autorità ha altresì deliberato il rilascio di due coppie di *slot* nazionali sulle rotte Linate-Bari e Linate-Lamezia Terme, a fronte di richieste da parte di vettori diversi da Alitalia e a essa non legati o facenti parte dell'alleanza *Sky Team*. Tali coppie di *slot* saranno rilasciate avendo riguardo all'ordine cronologico delle richieste pervenute e potranno essere utilizzati con vincolo di destinazione sulle rotte in questione, per un periodo pari a quattro stagioni IATA.

L'operatività di tali misure, inizialmente prevista per la stagione 2006/2007, è stata rinviata in considerazione del contenzioso amministrativo in corso con riferimento alla procedura di gara per l'aggiudicazione di Volare.

Separazioni societarie

AEROPORTI DI ROMA-ATTIVITÀ CARGO FIUMICINO

Nel febbraio 2007, l'Autorità ha avviato un procedimento istruttorio nei confronti della società Aeroporti di Roma Spa, per non aver operato mediante società separata, ai sensi dell'articolo 8 comma 2-*bis* della legge n. 287/90, nello svolgimento delle attività *handling cargo* sullo scalo di Roma-Fiumicino, e non aver adempiuto agli obblighi di comunicazione stabiliti dall'articolo 8 comma 2-*ter* della legge n. 287/90. Al 31 marzo 2007, l'istruttoria è in corso.

Inottemperanze

ALITALIA - RAMO D'AZIENDA DI GANDALF

Nel luglio 2006, l'Autorità ha avviato un procedimento istruttorio nei confronti della società Alitalia Linee Aeree Italiane Spa (Alitalia) per violazione dell'obbligo di comunicazione preventiva delle operazioni di concentrazione. L'operazione è consistita

nell'acquisizione, da parte di Alitalia, di un insieme di beni appartenenti alla società Gandalf Spa, attiva nel trasporto aereo passeggeri, di linea e *charter*, a livello nazionale e internazionale. In particolare, oggetto di acquisizione sono state alcune certificazioni inerenti allo svolgimento di attività di trasporto aereo, il marchio registrato "*Gandalf Airlines*" ed il logo "*G*", ricambi, materiali e attrezzature per la manutenzione di aeromobili, un contratto di lavoro subordinato e il diritto all'assegnazione di alcuni *slot*, in particolare due coppie di *slot* sull'aeroporto parigino Charles de Gaulle e tre coppie di *slot* sull'aeroporto di Milano Linate. In ragione dell'acquisita disponibilità di tali *slot*, Alitalia, a far data dalla stagione IATA *Summer* 2004, ha attivato due nuovi collegamenti Milano-Parigi e un nuovo collegamento Milano-Bari. L'Autorità ha ritenuto che l'operazione realizzata, in quanto comportante l'acquisizione di parte di impresa, costituiva una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera *b*), della legge n. 287/90 ed era soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva in quanto il fatturato totale realizzato nell'ultimo esercizio a livello nazionale dall'insieme delle imprese interessate era superiore alla soglia di cui all'articolo 16, comma 1, della stessa legge. Al 31 marzo 2007, l'istruttoria è in corso.

Attività di segnalazione

REGIME DI IMPOSIZIONE DI OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO SUI SERVIZI AEREI DI LINEA DA E PER LA SARDEGNA

Nell'agosto 2006, l'Autorità ha inviato, ai sensi dell'articolo 21 della legge n. 287/90, una segnalazione al Ministero dei Trasporti contenente alcune osservazioni sul regime di imposizione degli obblighi di servizi pubblico per i servizi aerei di linea da e per la Sardegna ai sensi dell'articolo 4 paragrafo 1 lettera *a*) del Regolamento CE n. 2482/92, come disposto dall'articolo 36 della legge 17 maggio 1999, n. 144 e da vari decreti attuativi. In particolare, l'Autorità ha sottolineato che le condizioni degli oneri di servizio pubblico sui servizi in questione, pubblicate nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea in data 24 marzo e 21 aprile 2006, erano suscettibili di determinare molteplici effetti restrittivi sulla concorrenza.

Un primo profilo di criticità ha riguardato la non proporzionalità della restrizione alla concorrenza originata dall'imposizione degli oneri di servizio pubblico

rispetto agli obiettivi da tutelare. L'articolo 4 del Regolamento prevede che gli Stati membri possano individuare determinate rotte in cui alcuni vettori si impegnano a offrire un servizio di mobilità a condizioni diverse, in termini di continuità e frequenza, da quelle che si avrebbero se essi seguissero il mero interesse commerciale, al fine di garantire la cosiddetta continuità territoriale. Il Regolamento subordina l'applicazione di tale regime ad alcune condizioni, ovvero in presenza di determinate zone svantaggiate, in zone periferiche, a bassa intensità di traffico e per quelle linee che risultano essenziali per lo sviluppo economico della regione. Nell'avvalersi di tale prerogativa, lo Stato deve effettuare un bilanciamento fra l'interesse allo sviluppo della mobilità in talune zone e la tutela di una concorrenza non distorta fra i vettori operanti su tali rotte. Con specifico riferimento ai collegamenti con la Sardegna, mentre è possibile individuare la presenza delle prime due condizioni (regione insulare svantaggiata e bassa intensità di traffico, sebbene solo nelle stagioni a bassa intensità turistica), l'Autorità ha sollevato alcuni dubbi sull'effettiva essenzialità di tutte le sedici rotte individuate dal Ministero per lo sviluppo economico della regione. A parte i collegamenti con Milano e Roma, infatti, i collegamenti con altri capoluoghi (Torino, Verona, Firenze, Bologna) presentano una fortissima stagionalità e sono funzionali soprattutto agli spostamenti turistici. Per queste rotte è parsa sproporzionata l'imposizione di un obbligo di continuità territoriale, che impedisce all'offerta di adeguarsi ai picchi di domanda nei mesi estivi mediante l'ingresso stagionale di altri vettori in concorrenza.

In secondo luogo, l'Autorità ha rilevato che il sistema di imposizione dell'onere si basa su un sistema di discriminazione tariffaria che comporta una sovvenzione incrociata fra utenti che godono di tariffe agevolate (residenti o nati in Sardegna) e la generalità degli utenti che paga una tariffa piena più alta. Tale regime ha fatto sì che i vettori coinvolti non abbiano richiesto alcuna compensazione per l'onere sopportato su numerose rotte. A parte le considerazioni di natura redistributiva, l'Autorità ha sottolineato come tale sistema di sussidi sia caratterizzato da particolare opacità e non consenta di individuare correttamente i confini degli oneri di servizio pubblico imposti, impedendo al contempo una minimizzazione dei costi per la collettività. Il medesimo sistema inoltre, escludendo implicitamente i vettori a basso costo che non accettino di sostenere interamente gli obblighi di servizio pubblico, fa sì che anche i clienti agevolati subiscano un danno, in quanto in caso di prenotazione anticipata tali vettori sono in grado di offrire tariffe anche più basse di quelle sussidiate. Infine, l'Autorità ha